

De la Piraterie du Droit des Gens à la Piraterie par Analogie

THESE POUR LE DOCTORAT
PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE DIJON

Le Vendredi 10 Juillet 1942, à 14 heures

PAR

Georges RAPPENEAU

MEMBRES DU JURY :

Président : M. A. BLONDEL, Professeur.

Suffragants : $\left\{ \begin{array}{l} \text{M. A. GUILLOIS, Professeur.} \\ \text{M. G. BURDEAU, Professeur.} \end{array} \right.$

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU & C^e, Editeurs
14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1942

UNIVERSITÉ DE DIJON -- FACULTÉ DE DROIT

Nom du Candidat : **RAPPENEAU**

Prénom : **Georges**

Date de la soutenance : 12 juillet 1942, à 14 heures.

Numéro d'ordre :

(Ces deux mentions seront complétées par le service de la Bibliothèque).

RAPPENEAU (Georges)

De la Piraterie du Droit
des Gens à la piraterie par
analogie. — Rousseau et C^{ie},
1942, in-8°, 252 pages.

(Thèse Dr., Dijon, 1942, n°)

RAPPENEAU (Georges)

De la Piraterie du Droit
des Gens à la piraterie par
analogie. — Rousseau et C^{ie},
1942, in-8°, 252 pages.

(Thèse Dr., Dijon, 1942, n°)

RAPPENEAU (Georges)

De la Piraterie du Droit
des Gens à la piraterie par
analogie. — Rousseau et C^{ie},
1942, in-8°, 252 pages.

(Thèse Dr., Dijon, 1942, n°)

RAPPENEAU (Georges)

De la Piraterie du Droit
des Gens à la piraterie par
analogie. — Rousseau et C^{ie},
1942, in-8°, 252 pages.

(Thèse Dr., Dijon, 1942, n°)

De la Piraterie du Droit des Gens à la Piraterie par Analogie

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE DIJON

Le Vendredi 10 Juillet 1942, à 14 heures

PAR

Georges RAPPENEAU

MEMBRES DU JURY :

Président : M. A. BLONDEL, Professeur.

Suffragants : { M. A. GUILLOIS, Professeur.
M. G. BURDEAU, Professeur.

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU & C^o, Editeurs

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1942

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LISTE DES MEMBRES DE LA FACULTÉ

MM.

- P. LOUIS-LUCAS, Doyen, Professeur de droit civil.
- P. HUGUENEY, assesseur, Professeur de droit criminel.
- M. DESSERTAUX, Professeur de droit civil.
- R. JAPIOT, Professeur de droit commercial.
- A. GUILLOIS, Professeur de droit administratif.
- F. DUMONT, Professeur de droit romain.
- G. CHEVRIER, Professeur d'histoire de droit.
- A. BLONDEL, Professeur de droit international public.
- J. PAOLI, Professeur de droit romain.
- G. BURDEAU, Professeur de droit public.
- A. MARCHAL, Professeur d'économie politique.
- J. FLOUR, Professeur de droit civil.
- H. GUITTON, agrégé d'économie politique.
- A. BERTRAND, agrégé de droit privé.
- M. R. VILLERS, chargé de cours.
- M. H. DENIS, chargé de cours.

Professeur et Doyen honoraire : M. M. VIGNES.

Doyen honoraire : M. A. GUILLOIS.

INTRODUCTION

Une étude sur la piraterie présente-t-elle un intérêt toujours actuel ? Telle est la question préalable qu'on doit se poser avant de résoudre tout autre problème. Or nous pouvons soutenir qu'une pareille étude s'impose tant du point de vue pratique que du point de vue théorique. Si certains auteurs se montrent disposés à ne considérer cette étude que du point de vue historique, comme faisant partie du passé, nous pensons cependant qu'une analyse approfondie de la nature juridique de l'infraction de piraterie se justifie pleinement. Sa répression présente en effet un caractère tout à fait particulier. La piraterie est jusqu'à présent le seul crime de droit des gens, c'est-à-dire que ses auteurs peuvent être saisis par les autorités d'une nation quelconque et jugés par les tribunaux de cette nation ; aussi la piraterie apparaît-elle, dans la majorité des cas, comme une infraction « sui generis ». La doctrine et la pratique admettent que tout Etat doit être autorisé à poursuivre sur mer, par le moyen des navires de guerre, les individus coupables de piraterie quel que soit leur pays d'origine et en quelque lieu que le crime ait été commis.

C'est aussi autour de ce crime que semble se former une conception répressive appelée à devenir le noyau central de la répression de tous les crimes internationaux. Nous ne devons pas nous cantonner dans le domaine du passé et en rester aux conceptions traditionnelles. Si nous n'en sommes pas encore à la phase du jugement international, la phase

du jugement interne est déjà dépassée et a laissé la place au stade intermédiaire consistant dans la répression universelle par l'une quelconque des juridictions internes, au nom de l'ordre international troublé. Une étude sur la piraterie ouvre des perspectives et des horizons nouveaux.

La manière étroite d'entendre la piraterie nous oblige à descendre dans le domaine du passé. Par contre nous nous élevons vers l'avenir avec la manière large dont on conçoit dès à présent la piraterie. En effet si l'on considère la piraterie comme un crime « *sui generis* » dérogeant au point de vue de sa répression à toutes les règles ordinairement suivies de la compétence, et tel que ses éléments constitutifs soient les mêmes au regard de tous les Etats c'est l'interprétation étroite qui semble prévaloir.

Si l'on tient compte au contraire de la tentation qui se présente aux différents Etats de multiplier dans leurs lois internes ou dans des traités les qualifications de la piraterie pour obtenir à la répression de tel ou tel acte, ainsi qualifié, la coopération universelle, nous nous trouvons en présence d'une interprétation large du concept de piraterie, même d'une véritable interpolation ou altération consistant à faire obtenir une répression au titre international pour les crimes à caractère international.

On voit ainsi apparaître la distinction entre la conception déjà ancienne de piraterie proprement dite ou piraterie du droit des gens, et la notion plus récente de piraterie par analogie. Déjà dans cette qualification se révèle une curieuse tendance à couvrir les actes les plus divers d'un nom particulièrement odieux, afin non seulement d'assurer le développement de la répression, mais encore de soulever l'indignation universelle. Toutefois cette tendance est le plus souvent exagérée et dangereuse ; on n'a pris que trop souvent l'habitude de considérer toute exaction ou pillerie comme un fait de piraterie. Dire que « Verres commit d'énormes pirateries » ou que « la piraterie fait vivre de nombreux écrivains indignes de ce nom » c'est faire fi du véritable sens juridique qui s'attache au terme de piraterie. Fréquemment l'opinion publique ne voit dans le nom de

« pirate » qu'un homme qui s'enrichit au dépens des autres, qui commet des exactions criantes. Il nous faut repousser la conception vulgaire et péjorative pour laquelle un pirate est tout simplement un homme qui ne plaît pas. Les termes de piraterie et de pirate se réclament au contraire d'une notion de droit international très précise. C'est, nous le verrons dans nos développements ultérieurs, le fait de courir les mers pour son propre compte, dans le but de commettre des actes de déprédation contre les biens, et de violence contre les personnes. Le pirate commet des méfaits dans un lieu commun à tous ; c'est un délinquant qui s'en prend à toutes les nations, qui porte atteinte à la communauté humaine et qui se met ainsi hors du droit. En termes plus communs, c'est « l'écumeur de mer ».

Sans aller jusqu'à la conception vulgaire qu'on prête parfois au terme de piraterie, certaines lois, certains actes de droit interne et maints traités internationaux n'hésitent pourtant pas à qualifier de piraterie des actes qui n'ont rien de commun avec la piraterie proprement dite. Il faut s'élever contre cette fausse terminologie. Ainsi l'étude de la piraterie présente un intérêt toujours actuel ; si la piraterie « stricto sensu » tend heureusement à devenir moins fréquente, sans avoir toutefois complètement disparu, elle offre par contre la tentation de recourir de plus en plus à son assimilation.

Objet de rapports, de conférences et de projets récents, la piraterie a sa place dans un ouvrage où nous voudrions laisser le plus possible de côté la question historique — celle-ci n'ayant été que trop approfondie dans des études antérieures — pour nous consacrer entièrement d'un point de vue plus juridique, international et pénal, à la notion traditionnelle de piraterie du droit des gens et à la conception nouvelle qu'est la piraterie par analogie.

A cet effet, un rapide historique étant retracé, nous traiterons dans une première partie de la « piraterie du droit des gens » ; après l'avoir définie, analysée, et jugée quant aux conséquences qu'elle entraîne, nous examinerons en

détail toutes les phases de la répression depuis la découverte du pirate jusqu'à son jugement.

Puis une seconde partie sera consacrée aux extensions de la notion de piraterie, c'est-à-dire à la piraterie par analogie, et ce, sous des formes variées allant de la piraterie d'un seul individu à celle d'un Etat tout entier.

La conclusion nous permettra enfin de juger les difficultés que présente la lutte contre la piraterie qui, avec les progrès de la science et de la technique humaine se conçoit parfois, ainsi que nous le montrerons, aussi bien sous les eaux et dans les airs, que sur la surface même de la mer.

HISTORIQUE SUCCINCT

ANTIQUITÉ. — La piraterie remonte à la plus haute antiquité. Elle est contemporaine à la conquête de l'empire des mers et au début de la navigation. Pirate et conquérant, voilà deux mots qui ont été longtemps considérés comme synonymes. La piraterie était alors un métier couramment exercé et ayant l'avantage sur les autres de permettre de se distinguer, de faire de nombreuses actions d'éclat, tout en retirant des profits largement rémunérateurs. Elle devint pourtant rapidement dangereuse. Aussi, dès les premiers temps, les Etats se sont-ils efforcés de la faire disparaître.

Les Grecs et les Phéniciens ayant été les premiers navigateurs, il est naturel qu'ils furent aussi les premiers pirates et les premières victimes. L'histoire grecque et phénicienne est remplie de faits de pillages commis soit par les Grecs et les Phéniciens, soit à leur détriment. Les écrits et monuments anciens restent les plus sûrs témoins des exploits des pirates. Ces exploits, nous les trouvons dans les œuvres littéraires et historiques de l'antiquité, tels que les hymnes homériques comme l'Odyssée et l'Iliade et les Métamorphoses d'Ovide. Ils font également l'objet de motifs de frises dans de nombreux monuments des temps anciens.

Pour les hardis navigateurs qu'étaient les Grecs et surtout les Phéniciens, la piraterie consistait le plus souvent en de véritables expéditions par mer. Elles avaient pour but l'enlèvement sur les côtes des femmes et des enfants qu'on livrait alors comme esclaves. Les faits de piraterie étaient même plus graves autrefois que de nos jours. En tous cas

ils étaient plus nombreux. Lélèges, Cariens et Phéniciens, à l'instar des Normands du Moyen âge, s'en allaient au loin à la recherche d'aventures profitables ; ils rôdaient le long des côtes, toujours à l'affût de belles occasions et de bons coups de mains. S'ils n'étaient pas en force, ils débarquaient paisiblement et vendaient leurs marchandises. S'ils se croyaient assurés du succès, l'instinct pillard reprenait le dessus. Des auteurs anciens comme Hérodote et Thucydide nous rapportent que les mers étaient infestées de pirates. Ceci s'explique d'ailleurs par la rudesse des mœurs d'alors et la précarité de la navigation. Quant à la police de la mer elle faisait totalement défaut.

Aussi pour échapper aux pirates, les cités grecques étaient-elles bâties en hauteur et en retrait des côtes, ce qui n'empêchait pas d'ailleurs bien souvent les pirates ou « brigands de mers », comme on les appelait alors, de mener à bien leurs dangereuses expéditions.

Mais déjà un sentiment de répression se faisait sentir ; et si les Phéniciens ont été les premiers à avoir pratiqué la piraterie ils ont aussi le mérite d'avoir été les premiers à prendre des mesures pour la réprimer. C'est ainsi que Minos, roi de l'île de Crète, l'une des plus anciennes colonies phéniciennes et dont la situation géographique était des plus favorable pour le développement du commerce, s'est vu dans l'obligation de prendre des mesures sévères pour protéger ce commerce contre les pirates. Tout en s'efforçant d'avoir une marine puissante, il soumit à l'approbation des Grecs un code maritime dans lequel la question de la police des mers tient une large place. Pourtant nous voyons la piraterie continuer ses terribles ravages. Ceux-ci redoublèrent d'intensité dès la décadence de la Crète. Une nouvelle mesure s'imposait ; elle fut l'œuvre des Rhodiens qui, dans leur propre intérêt commercial, édictèrent les célèbres lois maritimes rhodiennes dont la sévérité, mais aussi la sagesse, ont été louées par la grande majorité des historiens anciens et modernes. N'ont-elles pas d'ailleurs inspiré la plupart des lois maritimes de l'antiquité et du moyen âge. En disant :

« Rhodirum usque ad nostram memoriam
Disciplina navalis et gloria remansit »

Cicéron ne faisait rien d'autre que de rendre hommage aux lois rhodiennes, hommage bien compréhensible, puisque ces lois ont établi pour la première fois des principes qui ont subsisté au cours des siècles et dont plusieurs subsistent encore tel que celui que l'on formule ainsi « *pirata non mutat dominium* », ou celui que l'on retrouve au Digeste et qui permettait à l'armateur, en cas de vol commis avec violence par les pirates, d'opposer une exception aux demandes en restitution intentées contre lui par le propriétaire des choses volées et de se prévaloir du cas de force majeure.

Cependant on a pu objecter qu'à l'époque homérique la piraterie et le brigandage étaient considérés comme des actes licites lorsqu'ils avaient eu lieu au préjudice d'un peuple étranger. Mais déjà, chez Homère, il est possible de trouver des conceptions plus élevées : « les dieux bienheureux haïssent la violence et honorent parmi les hommes la justice et l'équité. Les méchants mêmes lorsqu'ils fondent sur une terre étrangère, lorsqu'ils s'emparent du butin que Jupiter laisse tomber en leurs mains, ne voguent point vers leurs foyers avec leurs navires remplis, sans que la crainte de la vengeance divine tombe en leurs esprits ». (Odyssée XIV 85 et suivants).

Cependant il nous faut encore ajouter que la piraterie était alors l'une des formes les plus courantes de la rivalité entre les peuples de l'antiquité. Et l'on peut soutenir avec raison que la cause des guerres antiques se trouvait principalement dans la piraterie qui était alors pratiquée : Hérodoté ne nous cache point que malgré son ambition, Darius ne se décida à envahir la Grèce que pour mettre fin aux exactions sanglantes des pirates ioniens et athéniens.

De même la piraterie était-elle un moyen de s'enrichir ? Il semble bien, qu'au début, la piraterie se révéla comme une condition inhérente à l'état social. Elle fut pour les antiques peuplades maritimes une nécessité qui naquit de

la difficulté de pourvoir aux premiers besoins de l'existence. Les tribus primitives entreprirent la piraterie sur mer comme la guerre sur le continent afin de se procurer richesses et vivres. La piraterie fut alors une profession parfaitement avouable. Démosthène prétend que Philippe II y a eu recours pour reconstituer ses finances épuisées à la suite des guerres qu'il avait eu à soutenir contre les Athéniens. Cependant la Méditerranée fut plus tard presque entièrement débarrassée des pirates grâce à l'énergique action d'Alexandre le Grand qui, de retour de ses expéditions lointaines, rétablit la sécurité en exterminant les pirates ayant à leur tête le célèbre Dionides.

On retrouve également des faits de piraterie dans l'histoire de l'ancienne Italie. Les Romains ont été durement éprouvés par les pillages des brigands de mers qui, fort nombreux, étaient déjà considérés comme des ennemis de tous les Etats et placés en dehors du droit des gens. « *Pirata communis hostis omnium* », disait Cicéron dans son « *De Officiis* I, III, 29 ». Plus que tous les autres peuples de l'antiquité, ils ont ressenti durement le danger créé par la piraterie. Le trafic entre Rome et « le grenier à blé » de Sicile était devenu impossible. Rome était sous la menace d'une épouvantable famine si la récolte était mauvaise, les transports de céréales par mer étant pour la plupart pillés par des pirates. Aussi les Romains regardaient-ils avec stupeur la Méditerranée et n'osaient s'y aventurer faute d'une puissante marine, laissant les pirates grecs dévaster les côtes de l'Italie. Ils en vinrent donc, comme tous les peuples de l'antiquité, à pratiquer eux-mêmes la piraterie ; et l'on vit à Rome le tribun Decius Mus créer deux magistrats dont les fonctions étaient d'armer les navires destinés à ravager les côtes et à s'adonner au pillage. Ce pillage et cette piraterie ont sans doute été les causes principales des guerres puniques qui, on le sait, se terminèrent par la destruction complète de Carthage, mais aussi par la disparition du plus redoutable ennemi des pirates et du seul « policier » de la mer : le Carthaginois. En effet c'était la force et le génie maritime des Phéniciens qui étaient réapparus

avec la fondation de Carthage. La grande cité s'était donnée pour tâche l'organisation de multiples expéditions contre les pirates qui menaçaient la sécurité de ses transports maritimes. La chute de Carthage livra donc la mer aux pirates qui ne manquèrent pas de rendre hommage à Scipion l'Africain, le vainqueur des Carthaginois. La Méditerranée devint alors le théâtre d'un véritable brigandage organisé ; la piraterie devint un fléau et la profession d'armateur l'une des plus chargées de risques. Un navire chargé avait peu de chances d'arriver à bon port. Aussi les transports maritimes ne se faisaient-ils le plus souvent que par temps de brouillard ou de tempête, c'est-à-dire presque uniquement pendant la saison d'hiver. Et spirituellement Plaute de faire dire à un de ses personnages de comédie :

« *Negoti sibi qui valet vim parere
Navem et mulieram, haec duo comparto* »

Celui qui veut se préparer beaucoup d'embarras n'a qu'à se donner deux choses : un vaisseau et une femme (Poenu-lus, Acte I, Sc. II).

Cependant à la suite de la défaite de Mithridate, roi du Pont, qui s'était dressé contre Rome avec le concours des pirates gênés dans leur liberté d'action en Méditerranée par les Romains, il semblait que Rome était à l'apogée de sa puissance. Or la piraterie n'en subsista pas moins et continua à causer d'immenses dommages. Il semblait, disait Plutarque, qu'elle fut devenue un métier honorable et propre à flatter l'ambition. Les vaincus des Romains, pour ne pas devenir esclaves, préféraient courir la mer et la chance. La Méditerranée devint l'asile de tous ceux qui refusaient de vivre sous la loi romaine. Le nombre des pirates augmenta et le commerce entre Rome d'une part, la Sicile et l'Afrique d'autre part, fut complètement paralysé. Faute de pouvoir importer et exporter, Rome se vit de plus en plus menacée de disette, de famine et de vie chère, tandis que les paysans quittaient leurs champs.

Comme l'a écrit le grand historien Mommsen : « les Romains affamés par les pirates regardaient avec stupeur

la Méditerranée et n'osaient plus l'appeler — *mare nostrum* — ». Des mesures s'imposaient pour mettre fin à cette honteuse humiliation. Mais malgré les efforts faits par Publius Servilius pour détruire les repaires des pirates, le danger continua à menacer Rome. Pendant un certain temps, à Rome, la piraterie préoccupa le peuple plus vivement même que les guerres civiles et étrangères et, lorsqu'un blocus étroit se fit autour de l'Italie, force fut au gouvernement de prendre enfin des mesures énergiques pour rompre la coalition des bandits contre Rome affamée. Pourtant il fallut attendre l'an 67 avant J.-C. pour que Rome comprenne la gravité de la situation et prenne une importante décision quant à l'extermination des pirates. Investi de pleins pouvoirs sur la proposition de Gabinus, mis à la tête de forces imposantes, Pompée eut vite fait de nettoyer la Méditerranée orientale, obtenant souvent par la douceur la reddition des principaux chefs des pirates dont il poursuivit d'autre part les plus récalcitrants jusque dans les gorges du Taurus. Ces rapides succès lui valurent d'être désigné pour continuer la guerre contre Mithridate et fondèrent définitivement sa popularité à Rome.

Ainsi grâce à cette mémorable *lex Gabinia*, les pirates qui dominaient la Méditerranée jusqu'aux colonnes d'Hercule et arrêtaient sur leur trajet les arrivages de blé en Italie, disparurent pendant un certain temps. Un très gros effort avait été fait : la *lex Gabinia* donnait à Pompée pour trois ans un pouvoir illimité sur la Méditerranée et sur 50 milles le long de ses côtes, ainsi que 500 vaisseaux et cent-vingt mille hommes. Grâce à cette autorité et à cette force, Pompée débarrassa la Méditerranée de pirates en trois mois. Il se montra d'ailleurs généreux, puisqu'il fit grâce aux pirates et leur donna des terres à cultiver. Exploitant à fond leur succès et afin de s'assurer la maîtrise des mers, les Romains firent la conquête de l'île de Chypre et de l'Égypte. Ainsi, par leurs efforts, Pompée et César nettochèrent la Méditerranée à peu près entièrement, tout en faisant baisser le prix des vivres.

Mais avec l'assassinat de César suivi de nombreux trou-

bles, les pirates reparurent. Et ce fut Sextus, fils du grand Pompée, qui favorisa ce nouvel essor de la piraterie et qui l'organisa. Tout comme avant les transports venant de Rome ou s'y dirigeant étaient arrêtés et pillés. Rome manqua de pain comme au temps le plus florissant de la piraterie. Le triumvirat se vit contraint de conclure avec Sextus le traité de Misène (39 avant J.-C.) par lequel on lui reconnaissait une certaine suprématie maritime ainsi que l'empire sur la Sardaigne, la Corse et la Sicile. De son côté Sextus s'engageait à ne plus recourir à la piraterie et même à se poser en défenseur des côtes de l'Italie. Les pirates placés sous le commandement de Sextus ne l'entendirent pas de cette façon, et, poussés par leur esprit de lucre, avides de pillages, finirent par entraîner de nouveau leur chef dans la lutte et recommencèrent leur vie tourmentée. La défense s'organisa aussitôt ; mais il ne fallut pas moins de quatre expéditions pour venir à bout de Sextus et de ses bandes : Octave fut une première fois vaincu près de l'écueil célèbre de Scylla. Une deuxième fois, Octave subit le même sort, vaincu cette fois par les éléments, une forte tempête ayant fait sombrer la plupart de ses navires. Au cours d'une troisième expédition, Octave dut encore s'incliner devant Sextus à Tauromenium. Enfin le 3 septembre de l'année 36 avant J.-C., Octave, aidé par le célèbre Agrippa, prit une éclatante revanche. A ce propos, l'historien Florus a dit : « Jamais défaite et fuite depuis celle de Xerxès ne furent plus déplorables ». Sextus essaya vainement de regrouper ses forces et de ramener à lui la fortune. Après plusieurs défaites, il finit par tomber entre les mains des soldats d'Antoine et fut mis à mort à Milet en 35 avant J.-C. Octave Auguste à la suite de nombreuses expéditions contre les Illyriens, les Liburnes, les Dalmates et autres peuplades, détruisit les derniers nids de pirates qui restaient alors. La Méditerranée étaient de nouveau pour les Romains « Mare Nostrum ». Elle le resta durant les débuts de l'empire romain pourvu d'une forte organisation et d'une flotte imposante. La piraterie a cessé d'être une puissance formidable et d'avoir ses Etats et ses villes ; ce n'est plus désor-

mais un adversaire dangereux et capable d'affamer l'Italie comme autrefois. S'il y a parfois des actes de pillages et de brigandages en mer, ce sont de simples actes isolés ; les pirates ne sont plus des ennemis « *hostes* », ils sont devenus des voleurs « *latrunculi vel praedones* ». Pourtant, de nouveau, des navires furent pillés par certaines tribus de Cilicie sous le règne de Claude. Elles furent bien vite exterminées par le roi Antiochus, et, sous Néron, Trajan, Adrien, aucun réveil de la piraterie ne se manifesta. Cette absence de piraterie est d'ailleurs due à deux causes : d'une part la fortification de Constantinople surveillant les détroits et empêchant toute incursion en Méditerranée de certaines bandes de pillards, d'autre part l'extrême sévérité des édits impériaux prévoyant la peine de mort même pour les complices des pirates. Du règne d'Octave au règne de Constantin, la Méditerranée n'eut pas à souffrir de la piraterie. Pourtant celle-ci réapparut et prit un certain essor à l'époque de la décadence de l'empire romain et des invasions barbares. Des peuplades immenses que les Romains qualifiaient dédaigneusement de barbares, donnaient déjà des signes d'agitation. Elles sentaient l'approche de la mort complète de l'empire et attendaient en grondant le moment de se jeter sur le cadavre pour le dépouiller et s'en partager les lambeaux. Une fois de plus, par manque d'autorité et d'organisation, le brigandage sur mer reprit alors.

MOYEN AGE. — La piraterie trouva pendant toute cette période historique des éléments particulièrement favorables à son libre développement et les pirates infestèrent les mers et les côtes de l'Europe. La plupart des invasions barbares vinrent de l'intérieur des terres. Seuls les Normands firent de nombreuses expéditions qui vinrent toutes par mer. Les pirates normands initiés à la navigation depuis des temps immémoriaux, furent les maîtres du brigandage maritime. Ils apparurent vers le ^{viii}e et le ^{ix}e siècles de notre ère et, en remontant très loin les fleuves, ils pénétrèrent profondément dans l'intérieur des terres. Le seul but de ces Normands était de dominer la mer par la violence pour s'em-

parer des navires, des côtes et de l'arrière-pays. Ils soutinrent avec Charlemagne de nombreuses luttes. Sa mort fut comme le signal d'une invasion générale des pirates. En 911 ils s'installèrent définitivement sur le territoire nommé aujourd'hui la Normandie, à la suite d'un traité passé avec Charles le Simple. Maîtres de la Manche et de la mer du Nord, ils perdirent peu à peu le goût de l'aventure et devinrent un peuple laborieux et paisible, repoussant même les attaques des autres pirates.

En Méditerranée la piraterie fit des progrès avec l'installation des Musulmans et des Arabes sur les côtes d'Afrique et d'Espagne. Ils devaient d'ailleurs y demeurer jusqu'au xix^e siècle. La piraterie était au Moyen Age considérée comme un crime religieux par les chrétiens, et non un crime contre la propriété, étant donné que les actes de brigandage sur mer étaient commis par des infidèles. Aussi les pirates trouvèrent-ils en les Chevaliers de Malte et les Espagnols les ennemis les plus redoutables et les plus acharnés.

En plus des moyens répressifs on avait prévu des moyens préventifs pour se défendre des pirates. En dehors des corsaires la pratique traditionnelle permettait aux navires marchands de s'armer contre les périls de la mer, notamment contre les pirates. Au Moyen Age, le commerce maritime était assez florissant ; aussi les villes du Nord-Est de l'Europe et les républiques italiennes, pour assurer leur sécurité, eurent recours à certaines mesures de répression et à certains systèmes de protection contre les pirates. D'abord les villes du Nord se groupèrent et constituèrent des associations qui devinrent plus tard des ligues de villes. Ainsi se formèrent les « hanses » dont le principal but était de se défendre tant contre le brigandage féodal que contre la piraterie dans la Baltique. De plus, pour garantir le commerce contre toutes les formes de brigandage, ces ligues ou « hanses » possédaient des flottes bien armées qui escortaient les navires de commerce. Afin d'intimider les pirates on avait ainsi recours à ce système des « voyages en conserve » ou en « convois », système déjà pratiqué dans l'antiquité au temps de Solon et qui l'est encore de nos

jours par les marines belligérantes. En quoi consistaient « ces voyages en conserve » ? : par contrat les armateurs s'engageaient à faire le voyage ensemble sous la conduite d'un « amiral » et, en cas d'attaque de la part des pirates, à s'aider réciproquement. De tels contrats sont d'ailleurs mentionnés dans le « Consulat de la mer » (articles 93 et 286). Mais ces groupements en « voyages de conserve » ne furent pas toujours salutaires et se livrèrent parfois eux-mêmes à la piraterie.

En Méditerranée, les Républiques Italiennes essayèrent de lutter par divers moyens contre la piraterie. C'est ainsi qu'à Gênes, dans certains statuts, on prévoyait aussi le voyage « en convoi », sous l'autorité d'un même capitaine. Le fait de se séparer pendant le voyage était puni d'une amende de 1000 livres gênoises. A Gênes encore, une institution curieuse, l'Office de la piraterie ou institution de l'Officium Robarie, avait été établi pour mettre fin aux brigandages maritimes :

Il s'agissait d'un coffret placé dans le palais communal et solidement fermé, dont les clefs étaient confiées à trois commissaires. Tout homme lésé par les gênois, quelle que fût sa nationalité, pouvait introduire ou faire introduire dans ce coffre une cédule indiquant la plainte et le nom des spoliateurs ; les commissaires, à des époques déterminées, ouvraient le coffre, examinaient les plaintes qui y avaient été déposées, et, si celles-ci étaient fondées, faisaient saisir les biens des spoliateurs et rendaient aux victimes l'équivalent de ce qui leur avait été enlevé.

D'autres mesures préventives ou répressives émanèrent des Barcelonnais qui, dans leurs us et coutumes, au ^x^e siècle, édictèrent des peines sévères à l'égard des pirates. Signalons encore au ^{xiii}^e siècle les jugements d'Oléron, et au ^{xv}^e siècle, les ordonnances de Wisby. Outre la peine de mort qui y était prévue en cas de crime flagrant de piraterie, les jugements d'Oléron (article 47) permettaient même le pillage des navires pirates naufragés qui se trouvaient ainsi en dehors de la protection des lois.

LES TEMPS MODERNES (1). — Au début du XII^e siècle, une recrudescence de la piraterie se manifesta en Méditerranée. Les Maures qui avaient été chassés d'Espagne s'installèrent en Afrique et se livrèrent alors à un brigandage organisé consistant soit en pillage de navires, soit en ravage des côtes de France, d'Espagne et d'Italie. Nous sommes alors en présence des « Etats Barbaresques », terreur de la Méditerranée. Devant cet état de choses, les Puissances européennes cherchèrent à s'organiser pour lutter contre ces pirates qui d'ailleurs avaient obtenu l'aide des Turcs. A la suite des invasions barbares et des exactions des pirates, la question de la liberté des mers fut mise à l'ordre du jour. Un besoin de police se fit sentir. Or cette police ne pouvait être exercée que par certains grands Etats du moment qui d'ailleurs émirent des prétentions à la souveraineté de la haute mer. Prétentions d'abord acceptées, car elles n'avaient alors qu'un but défensif. Mais ce but se doubla vite d'un point de vue mercantil et fiscal ; les Etats policiers firent payer des péages ou droits de circulation. Pour les justifier, les grands Etats navigateurs prétendaient que c'était là le prix du droit à la sécurité, droit que possédait tout seigneur du Moyen Age. Ces considérations mercantiles devinrent de plus en plus importantes. Les prétentions les plus caractéristiques émanèrent de Gênes et de Venise ; c'est ainsi que les Vénitiens prirent une part active aux croisades en s'engageant à transporter les croisés et à les protéger contre les pirates. Ils se posèrent en protecteurs contre les barbaresques et certains Etats reconnurent même et acceptèrent leurs prétentions.

A partir du XVI^e siècle, nous assistons à de véritables expéditions de piraterie que les Etats de la Régence barbaresque organisèrent dans la Méditerranée. Les actes de

(1) Bien qu'ordinairement on ne fasse commencer la période de l'histoire moderne qu'en 1453, c'est-à-dire à la prise de Constantinople par les Turcs, il nous paraît nécessaire, pour ne pas scinder nos développements historiques sur les « Etats barbaresques », de faire remonter les « Temps modernes » dès la fin du XI^e siècle qui marque d'ailleurs déjà l'annonce de la période moderne.

brigandage étaient même parfois commis avec le consentement exprès et tacite de certains gouvernements.

Certains pays de l'Europe firent aux pirates arabes une guerre acharnée. Mais d'autres, comme l'Angleterre et la Hollande traitèrent honteusement avec eux. Afin qu'on ne puisse dire que des Etats civilisés avaient traité avec des pirates, on s'efforça de démontrer que les barbaresques n'étaient en réalité que des corsaires, puisque, remarquait notamment Bynkershoek, ils ont des demeures fixes, habitent des cités et sont soumis à une souveraineté. C'est un problème qui nous retiendra assez longtemps dans la seconde partie de cet ouvrage.

Durant tout le xvi^e et le xvi^e siècles, nous assistons à des luttes continuelles entre les pirates barbaresques et les peuples chrétiens de la Méditerranée. Tout d'abord c'est la conquête du port de Mers-el-Kébir par Ferdinand le Catholique, en l'an 1504. En 1509, Ferdinand et Ximenès prirent Oran et Bougie, et en 1510, Alger. Effrayés par ces succès, les chefs de Tunis et d'Alger firent leur soumission, ainsi que presque toutes les tribus voisines qui devinrent ainsi presque feudataires de la couronne de Castille. Mais, en 1516, les Espagnols furent vaincus à leur tour par le Turc Arroudj-Barberousse. Puis Charles-Quint occupa Tunis peu de temps, sa flotte ayant été ensuite détruite par une forte tempête. La France, sous Louis XIV, tacha de mettre un terme à la piraterie des barbaresques. Le 19 septembre 1628 furent signés deux traités, l'un de paix et de commerce, l'autre concernant le rétablissement du Bastion de France ou établissement français à l'est de Bône, comprenant un comptoir de commerce et une station pour la pêche du corail. Mais les signatures du traité n'étaient pas encore sèches, que les barbaresques en violaient les stipulations. Aussi en 1681, Duquesne, à la tête de sa flotte, venait écraser Alger sous ses projectiles. Mais la piraterie n'en continua pas moins à s'exercer dans la Méditerranée, avec cependant un peu plus de modération. C'est qu'il faut reconnaître que l'Europe réagissait bien faiblement contre les exploits des Etats barbaresques. Ceux-ci

étaient d'ailleurs favorisés par le manque d'unité morale en Europe, par suite de la Réforme. Les Chrétiens divisés ne songeaient pas à faire bloc contre le danger commun et allaient même jusqu'à payer des tribus aux barbaresques. Aucun statut juridique, aucune règle précise, n'était prévu quant à la répression de l'infraction de piraterie. Cependant Louis XIV s'était quelque peu intéressé à la question, et, dans sa célèbre Ordonnance de la Marine qu'il avait rendue en 1681, il avait prévu quelques dispositions relatives à cette infraction.

Le *xix^e* siècle marque une étape importante dans l'histoire de la piraterie. En 1830, les Français firent la conquête de l'Algérie. Cette expédition mit fin aux exactions sanglantes des pirates barbaresques par la destruction des nids de pirates les plus importants et par le rétablissement progressif de l'ordre et de la sécurité en Méditerranée. Depuis lors le calme est complet sur la côte d'Afrique, sauf de temps en temps quelques faits isolés de piraterie. Ces quelques brigandages maritimes qui eurent encore lieu méritent à peine d'être signalés.

Plus loin de nous, signalons qu'après la découverte de l'Amérique, le Nouveau-Monde offrit un autre champ aux rapines des pirates, plus à l'abri de l'impunité. Cependant il est peut-être inexact d'appeler du nom de pirates ces hardis flibustiers si fameux au *xviii^e* siècle, par leurs féroces exploits dans les mers des Antilles, et dont l'histoire et la tradition nous ont conservé le souvenir.

FAITS DE PIRATERIE CONTEMPORAINS. — De nos jours, on eut dire que la piraterie n'existe à peu près plus. Les quelques cas isolés et très rares qui se sont produits ne nous permettent pas d'envisager un nouvel essor de la piraterie. Ces faits isolés ne se rencontrent que dans certaines régions et mers sur lesquelles certains Etats sont incapables d'assurer ordre et sécurité, telles que les côtes de l'U.R.S.S., les côtes et mers de Chine, les régions du Riff et certains parages de l'Océan Pacifique. Il est intéressant de signaler ces cas de piraterie qui, nous l'espérons, iront

en diminuant, en temps de guerre comme en temps de paix.

Méditerranée : Le long du Maroc, dans sa partie qu'on appelle le Riff, situé entre Mèlilla et la frontière de l'Algérie, des navires hollandais (l'*Anna*), français (le *Prosper-Corin*) et espagnol (le *Seville*) furent en 1895 et en 1897 accostés et pillés par des pirates.

Si aujourd'hui on est heureux de ne constater que quelques rares déprédations en Méditerranée, il n'en est pas de même dans d'autres mers plus lointaines de nous, telles que la Mer Noire, la Mer Rouge, les Mers de Chine et d'Extrême-Orient.

Mer Noire : A diverses reprises, en 1920 et en 1921, des bâtiments bolchevistes russes, contrairement aux lois internationales des pays civilisés, ont, dans la Mer Noire, attaqué des navires en temps de paix sans avertissement préalable et sans arborer aucun pavillon. Tel fut le cas du transport russe *Ilpifidor* qui attaqua le torpilleur français *Sakhalave*.

Durant les dix derniers jours de décembre 1922, plusieurs bateaux automobiles se sont livrés à des actes de piraterie, au large de la côte de Bourgas : à la faveur de la nuit ils ont abordé et pillé plusieurs vaisseaux ; deux torpilleurs ont été envoyés à leur recherche ; ils en ont capturé un.

Quelques mois plus tard, en août 1923, le voilier bulgare l'*Amon* qui avait quitté Varna pour Constantinople avec une cargaison de pétrole, fut, à quelques milles de distance de la côte bulgare attaqué par des pirates montés eux aussi sur un voilier venu de la côte d'Asie-Mineure. Les pirates envahirent l'*Amon* et se livrèrent à des actes de pillage criminel : ils attachèrent aux mâts les membres de l'équipage et les mirent à la torture pour savoir les objets de valeur que le paquebot pouvait contenir. Après quoi, les pirates, après avoir mis le feu au navire s'enfuirent avec le butin dont une somme de 28.000 livres turques or. Quant à l'*Amon* il coula à pic après l'explosion du pétrole.

Mer Rouge, Mer de Sumatra et de Java : Dans ces mers, il y eut quelques cas de piraterie à la fin du xix^e siècle et au

début du xx^e siècle. Les marins des Etats européens se virent contraints de prendre de sévères mesures de police. Il semble bien qu'à l'heure actuelle la piraterie soit enrayée dans ces régions.

Signalons qu'en 1902 des navires italiens furent envoyés dans la Mer Rouge pour combattre et exterminer des pirates venus de la côte d'Arabie. Pour échapper à la marine de guerre italienne certains de ces pirates se réfugièrent dans le port turc de Middy sous prétexte de réprimer des actes de piraterie. A la suite d'une protestation du gouvernement turc, un accord turco-italien intervint le 11 novembre 1902.

Mers de Chine : Les Mers de Chine constituent encore de nos jours le foyer le plus important pour l'exercice de la piraterie. Les cas de piraterie sont devenus de plus en plus nombreux depuis 1923. C'est ainsi qu'en 1926 on en signale environ seize, et, en 1927, environ quatorze. Mentionnons l'existence d'un petit archipel du Golfe du Tonkin, au large de l'île de la Table, appelé « Ile des Pirates, Kao-Tao ou Gow-tow ». Il est composé d'une vingtaine d'îlots rocheux, dont les principaux sont Lawon-San et Chou-lan-san. Ainsi que son nom l'indique l'archipel est resté, jusqu'à la mainmise de la France sur l'Annam et le Tonkin, un des centres maritimes de piraterie dans ces régions. La recrudescence passagère de la piraterie dans les Mers de Chine s'explique sans doute par la situation troublée de la Chine actuelle.

Le 12 mai 1923, alors qu'il se rendait à Shanghai, le vapeur chinois *Taïshu* fut attaqué, aux alentours de la Chine, à 50 milles de Sonatao, par une cinquantaine de ses passagers. Après avoir sérieusement maltraité et blessé l'officier en second, enfermé dans les cabines le capitaine, les officiers européens et les autres passagers, entassés dans les cales et gardés par des hommes bien armés une centaine de passagers chinois, les criminels se livrèrent au pillage. Puis le lendemain, ayant réquisitionné une jonque de pêche, ils s'enfuirent avec un butin considérable évalué à 60.000 dollars.

Dans la nuit du 23 octobre 1923, un vapeur qui assurait

le service fluvial entre Hong-Kong et Hong-Moon, fut attaqué par des bandits armés qui, après avoir grièvement blessé le capitaine, un Anglais, emportèrent un important butin.

Enfin signalons pour terminer, la tentative de piraterie étouffée de justesse au mois de février 1924 à bord du vapeur *Hanoï*, parti de Hong-Kong pour Haïphong. On arrêta douze passagers ayant le costume et les allures de riches marchands chinois, et qui étaient en réalité de dangereux pirates déguisés. Ils avouèrent que le but de leur embarquement était le pillage du navire qu'ils savaient transporter de fortes sommes d'argent. Ils devaient être aidés dans leur criminelle opération par des jonques armées qui, en pleine mer, auraient barré la route à l'*Hanoï*.

Ces faits de piraterie tendent heureusement de nos jours à devenir moins fréquents. Ce n'est que par une énergique répression exercée par les marines militaires des Etats civilisés qu'on arrivera définitivement à purger ces derniers foyers de piraterie.

PREMIÈRE PARTIE

LA PIRATERIE DU DROIT DES GENS

CHAPITRE PREMIER

DEFINITION DE LA PIRATERIE

S'il est une difficulté, c'est bien celle de donner une définition précise et complète de la piraterie.

Les nombreux auteurs qui se sont préoccupés de la question ont presque tous reconnu cette difficulté. Les définitions proposées sont très différentes les unes des autres, bien que la notion de piraterie et de pirate soit analysée par tous à peu près de la même façon. La plupart d'entre elles prêtent à de sérieuses objections : les unes sont nettement insuffisantes, d'autres, au contraire, ont une portée trop étendue, certaines enfin ne sont que des descriptions plutôt que des définitions proprement dites.

Chez les premières on relève un manque d'un ou de plusieurs éléments essentiels de l'infraction de piraterie.

Pour les secondes, on a fait rentrer sous le vocable « Piraterie » des actes ou faits qui n'en sont pas, mais que certaines nations considèrent comme tels pour les faire tomber sous le coup d'une répression universelle.

Quant à celles du troisième groupe, on y voit souvent confondus éléments, moyens et conséquences.

Nous nous rendons compte de cette difficulté en constatant la longueur et le flou de la définition qu'en 1668 donnait sur la piraterie l'un des plus autorisés des anciens interprètes du droit des gens, Jenkins, dans son allocution aux jurés, à une audience de la Cour de l'Amirauté :

« Ce qu'on appelle brigandage sur le grand chemin est, sur l'eau, piraterie. Le vol avec violence, distingué du vol ou larcin, implique, non seulement la prise effective de mes marchandises pendant que je suis, comme nous disons, en paix, mais aussi mon intimidation, au moyen de leur enlèvement de mes mains par la force des armes, ou à ma vue et en ma présence. Lorsque ceci a lieu en haute mer, sans une commission légitime de guerre ou de représailles, c'est purement et simplement piraterie. Tous pirates et écumeurs de mers sont aux yeux de la loi « *hostes humani generis* » et ennemis, non d'une nation ou d'une catégorie de personnes, mais de toute l'humanité. Ils sont mis hors la loi par toutes les nations, c'est-à-dire que la protection de tous principes et de toutes lois quelconques leur est retirée; chacun est commissionné et doit s'armer contre eux comme des rebelles et des traîtres pour les dompter et les exterminer jusqu'au dernier. »

Si la notion « vulgaire » de piraterie est très simple — c'est le brigandage sur mer — la notion juridique de la piraterie est, au contraire, très difficile à préciser. A juste titre, le professeur anglais J.-L. Brierly (*The law of nations*, 1928) a estimé qu'il n'existait pas sur la piraterie de définition faisant autorité.

Il faut donc se résoudre à rappeler à titre d'exemple certaines définitions données à la piraterie. Quelques analyses sommaires nous permettront de mettre en lumière la réalité des objections formulées plus haut.

Pour Calvo, la piraterie est « Tout vol ou pillage d'un navire ami, tout acte de violence commis à main armée en pleine mer contre la personne ou les biens d'un étranger, soit en temps de paix, soit en temps de guerre. »

Selon Fiore, la piraterie est « Tout acte commis en haute mer, avec violence, dans un but de vol ou de déprédation, à l'aide d'un navire qui n'est pas muni d'un mandat ou d'une lettre de marque émanant d'un gouvernement reconnu et quand l'attentat est dirigé indistinctement contre un navire de pays quelconque. »

Halleck soutient que « La piraterie est le pillage commis en mer. Un pirate est un voleur de mer. »

D'après Klüber « Les pirates sont ceux qui, sans être autorisés par aucun gouvernement exercent sur mer le métier de voleur. »

Heffter considère que « La piraterie consiste dans l'arrestation et dans la prise violente des navires et des biens qui s'y trouvent dans un but de nuire et sans être justifié d'une commission délivrée à cet effet par un gouvernement responsable. »

Pour Dudley-Field, doit être considéré comme pirate « Toute personne qui fait partie de l'équipage d'un navire privé se trouvant en haute mer et qui, agissant volontairement et non pour sa défense propre :

1° Détruit, saisit et s'approprie par violence un navire quelconque ou sa cargaison, ou une partie de cette cargaison.

2° Tue, blesse, enlève ou emmène de force un homme quelconque qui se trouve dans un autre navire. »

Bruntschli ne pense pas que le vol soit nécessairement un des éléments caractéristiques de la piraterie ; pourtant il estime qu'« on devra considérer comme pirates les bâtiments qui se mettent en course pour détruire les navires d'une nation étrangère, pour couler bas la cargaison de ces navires..., etc... non dans l'intention de faire une spéculation avantageuse, mais pour assouvir leur haine et leur vengeance. » Or il semble bien que la piraterie soit une menace à l'adresse de toutes les nations indistinctement, menace qui a sa source dans l'avidité du gain.

Wheaton estime que les pirates sont « ceux qui courent les mers de leur propre autorité pour y commettre des actes de déprédation, pillant à main armée, soit en temps de paix, soit en temps de guerre les navires de toutes les nations ».

Selon Ortolan également « Les pirates — ou forbans — sont ceux qui courent les mers de leur propre autorité pour y commettre des actes de déprédation pillant à main armée, soit en temps de paix, soit en temps de guerre. »

Ortolan ne fait ainsi aucune distinction entre les pirates et les forbans : or les pirates exercent leurs déprédations en pleine mer tandis que les forbans opèrent par mer sur les côtes.

Despagnet déclare : « On entend par pirates les navires qui, sans pavillon, ou avec un pavillon usurpé, ou sans autorisation du pays dont ils portent du reste régulièrement les couleurs, attaquent, pillent ou détruisent d'autres navires, soit par esprit de butin, soit ce qui est plus rare, par esprit de vengeance. »

Cauchy estime que « La convoitise du vol, rendue plus ardente par l'espérance d'une plus riche proie, a toujours fait de la piraterie le plus redoutable des brigandages. »

Liszt écrit que « La piraterie est un acte illégal de violence commis en haute mer par l'équipage d'un navire privé contre un autre navire ou contre les chefs de l'équipage. »

Pour Fauchille « La piraterie est le brigandage sur mer. »

Si nous tenons compte des conceptions actuelles de la nature juridique de la piraterie, nous voyons que toutes les définitions ci-dessus mentionnées sont incomplètes car elles veulent donner à la piraterie un caractère essentiellement maritime. Or nous aurons l'occasion de montrer et de prouver par la suite que de nombreux auteurs soutiennent que non seulement les mers mais aussi les territoires sans maître et quelquefois même les airs peuvent se trouver en dehors de la souveraineté d'un Etat quelconque. La plupart des auteurs s'attache en effet au caractère spécifique de la piraterie qui est pour eux l'universalité de la répression. Et cette universalité se justifie non pas par le caractère maritime du crime, mais par le lieu d'exécution de ce crime, lieu qui doit se trouver en dehors de la juridiction exclusive d'un état déterminé.

Bynkershoek donne de la piraterie la définition suivante : « Qui autem, nullius principis auctoritate, sive mari, sive terra, rapiunt, piratarum praedomumque intelliguntur. »

Cette définition présente la grave lacune de ne point préciser que les actes de piraterie doivent, pour être qualifiés tels, être commis en des lieux situés en dehors de la souveraineté d'un Etat déterminé. On pourrait alors qualifier de pirates les bandes de malfaiteurs qui passent la frontière pour se livrer au pillage sur le territoire d'un Etat voisin, et ce, pour leur propre compte. C'est là, comme nous le verrons par la suite, une application trop étendue de la notion de piraterie. D'autre part le droit pénal contemporain ne reconnaît une compétence universelle que là où l'autorité d'un Etat quelconque ne peut se faire sentir. Or l'infraction de piraterie telle qu'on vient de l'envisager ne donne compétence qu'à l'Etat sur le territoire duquel les actes de pillage ont eu lieu, ou encore à l'Etat auquel ressortissent les délinquants que l'on a extradés.

Moore considère que « La piraterie est le fait d'attaquer sans autorisation d'aucun Etat un navire avec l'intention de s'attribuer ce qui appartient à ce navire. »

Ainsi Moore envisage une répression universelle pour toute infraction commise dans un lieu navigable quelconque, et consistant à attaquer un navire sans autorisation d'aucun Etat. Cette définition nous semble bien trop compréhensive et beaucoup trop large puisqu'il serait alors possible de parler de piraterie pour tout acte de violence perpétré dans les eaux territoriales, sur les lacs et sur les fleuves. La majorité des auteurs, à juste titre, ne partage pas cette opinion.

Senly définit les pirates « Des individus qui, sans commission ni papier de bord d'un Etat souverain, court les mers avec des navires armés afin d'attaquer et piller les navires qu'ils rencontrent. »

Une telle définition qui n'attribue d'ailleurs à la piraterie qu'un caractère essentiellement maritime a également le désavantage de ne point préciser dans quelle partie de la mer les actes de piraterie sont susceptibles d'être commis. Nous serions donc autorisés à concevoir des faits de piraterie dans les eaux territoriales ou même intérieures. Or, pour la majorité des auteurs comme pour nous, la pirate-

rie ne se conçoit principalement qu'en pleine mer. Nous pensons du reste que c'est ce qu'a voulu dire Senly. N'empêche que sa définition demeure beaucoup trop vague.

Travers soutient que la piraterie est « Tout acte de violence de nature à compromettre la sécurité générale et commis à main armée soit en mer soit par expédition venant de mer »

La définition du savant auteur français nous semble être également trop large en ce sens qu'elle assimile aux actes de violence commis en haute mer, et qui seuls nous intéressent, des actes de violence commis par une expédition venant de la mer et perpétrés sur terre. Ici encore, nous ferons une objection identique à celle que nous avons formulée en analysant la définition de Bykershoeck. La compétence universelle qui est l'essence même du crime de piraterie n'est plus possible dans une telle hypothèse. Seul, l'Etat sur le territoire duquel les membres de l'expédition ont débarqué et ont commis leurs actes de pillage et de violence, est compétent. Par ailleurs, la définition de Travers correspond en beaucoup de points aux conceptions traditionnelles sur le crime de piraterie.

Ce fastidieux examen des différentes définitions soutenues par des auteurs qui font autorité, aura eu du moins le mérite de nous faire toucher du doigt — semble-t-il — tout l'embarras et l'immense difficulté qu'on éprouve à donner un sens précis au terme de piraterie.

Une manière de supprimer la difficulté serait d'admettre avec A. Zorn que la piraterie ne constitue pas une matière de droit international. Mais ce point de vue est demeuré à juste titre isolé et la matière de piraterie est unanimement considérée comme soumise à des règles du droit international, indépendante des réglementations particulières dont la piraterie peut faire l'objet dans les législations des divers Etats. On exprime généralement cette idée sous la forme suivante : « La piraterie est un crime du droit des gens. » L'expression a été critiquée à plus d'un titre parce qu'il n'existe pas encore de tribunal

international pour assurer la répression de la piraterie. Cette critique a tout particulièrement été développée par Stiel. Nous reviendrons d'ailleurs sur cette définition « Crime du droit des gens » quand nous examinerons les conséquences du crime de piraterie.

Ainsi sommes-nous les premiers à reconnaître la difficulté qu'il y a à donner une définition de la piraterie capable de réunir la majorité des suffrages des maîtres du droit international et du droit pénal contemporains. Cette réunion de la majorité des suffrages, elle a été tentée tout récemment quand, en 1926, M. Matsuda, rapporteur au Comité des Experts de la S. D. N. pour la codification progressive du droit international, a présenté une définition sur la piraterie. C'est, a-t-il dit, le fait « de courir les mers pour son propre compte, c'est-à-dire sans y être autorisé par le gouvernement d'aucun Etat et dans le but de commettre des actes de déprédation contre les biens ou des actes de violence contre les personnes. » Cette savante définition n'est cependant pas exempte de toute critique. D'abord — et nous ne reviendrons pas sur cette objection — elle considère la piraterie comme d'essence essentiellement maritime. Mais surtout elle omet « l'esprit de lucre » pourtant l'un des éléments les plus essentiels de la piraterie. Ainsi pourraient être qualifiés actes de piraterie des actes violence contre des personnes sans y être poussé par « esprit de lucre ». Or si nous reconnaissons que de tels actes doivent, sans aucun doute, être réprimés, ils n'en restent pas moins en dehors de la qualification de piraterie, l'esprit de lucre faisant défaut. La définition de M. Matsuda, laquelle figure en tête du projet qu'a déposé le gouvernement roumain auprès du Comité d'Experts de la S. D. N., semble donc beaucoup trop large à notre avis. Ainsi nous voyons que la seule définition universellement admise et qui pourrait faire autorité parce que se trouvant inscrite dans une convention sur la piraterie et approuvée par la grande majorité des Etats, fait encore défaut, puisqu'une telle convention n'existe pas.

Cependant nous ne devons pas nous dérober devant la

difficulté du problème d'autant plus qu'il est indispensable de préciser aussi nettement que possible ce qu'est la piraterie puisque c'est à la nature même du délit — indépendamment de son auteur ou de sa victime — que se trouvent attachées les conséquences résumées dans cette formule courante et déjà citée que la piraterie est : « Un crime du droit des gens ».

La matière de la piraterie intéresse le droit international sous un double aspect : celui de la police de la haute mer, celui de la compétence pénale des Etats. Il en résulte que la matière de la piraterie se trouve traitée simultanément par des auteurs dont les préoccupations ne sont pas les mêmes selon qu'ils se consacrent au droit public maritime international ou, au contraire, au droit pénal international. Cette diversité de tendances est de nature à jeter une certaine obscurité sur la définition de la notion de piraterie.

Pour aboutir à une définition de la piraterie deux méthodes s'offrent à nous : ou trouver les éléments de la piraterie et en faire une sorte de synthèse, ou employer la méthode dite de l'élimination. C'est celle que nous choisirons. A cet effet on analysera successivement les éléments de l'infraction de piraterie contenus dans les différentes lois, et on éliminera ceux d'entre eux qui ne sont pas de l'essence de la piraterie considérée comme une infraction susceptible de répression universelle.

Ainsi on peut d'abord éliminer de la piraterie toute nécessité d'un élément maritime quelconque, pour s'attacher ensuite à l'élément primordial qui est avant tout l'absence de toute souveraineté dans les espaces où se commettent les actes de violence contre les personnes et de déprédation contre les biens. Pour faire, à notre sens, la synthèse des principes du droit international et ceux du droit pénal nous proposerons donc la définition suivante :

La piraterie est le fait de commettre, dans un esprit de lucre et pour son propre compte, des actes de violence illicites contre les personnes et de déprédation contre les biens, dans des lieux ne relevant de la souveraineté d'aucun

Etat déterminé, c'est-à-dire presque uniquement en haute mer, et qui compromettent ainsi en ces lieux la sécurité de la circulation.

Il nous faut à présent analyser en particulier chacun des éléments constitutifs du crime de piraterie. Il ressort de la définition ci-dessus proposée que nous pouvons y relever les cinq éléments suivants :

1° La piraterie suppose un navire dont l'équipage ou les passagers commettent des actes de violence illicites.

2° Actes de violence commis pour des fins privées dans un esprit de lucre.

3° Actes commis pour son propre compte sans aucune autorisation de la part d'un Etat.

4° Existence d'un danger contre le commerce de toutes les nations et contre la sécurité de la circulation.

5° Les actes constitutifs de piraterie doivent être accomplis presque uniquement en haute mer ou dans un lieu se trouvant en dehors de la juridiction exclusive d'un Etat déterminé.

CHAPITRE II

ANALYSE DES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA PIRATERIE

SECTION PREMIÈRE

1° *Elément* : **La piraterie suppose un navire dont l'équipage ou les passagers commettent des actes de violence illicites.**

Par là, il faut entendre tous les actes criminels intéressant les personnes ou les biens qui peuvent être accomplis en dehors du droit tels que l'enlèvement ou la mise à mort de personnes à bord de vaisseaux, la capture, le pillage et la destruction de bâtiments ou de leurs cargaisons.

L'accord est unanime sur ce point qu'il n'y a pas piraterie s'il n'y a pas d'actes de violence. Ces violences peuvent être dirigées non seulement contre les biens, ainsi qu'il est admis dans les droits allemand, autrichien, anglais et américain, mais encore contre les personnes, comme l'estiment les droits français, italien et néerlandais.

De plus, dans l'expression « violence » on ne doit pas comprendre seulement la violence physique mais aussi la violence morale. Cette dernière peut se définir : le recours à l'intimidation par des menaces graves contre la vie, l'intégrité corporelle..., etc... Les violences qui sont exercées contre les personnes peuvent consister dans des violences

corporelles ou dans la privation de la liberté, le plus souvent afin d'obtenir des rançons. Quant à la violence morale, si elle est considérée comme suffisante, encore faut-il qu'elle présente un certain caractère de gravité et un grand danger pour la sécurité de la navigation. Mais dès lors que des actes de violence ou des menaces d'actes de violence sont nécessaires pour constituer la piraterie, on ne saurait considérer des bâtiments comme pirates que s'ils sont véritablement armés, c'est-à-dire suffisamment pourvus d'armes et de munitions de guerre pour se livrer à des attaques. C'est en ce sens qu'ont été jugées les affaires *Notre-Dame de Grâce* et *Restaurador Belnano*.

Pour qu'il y ait piraterie il n'est aucunement nécessaire qu'une série d'actes tombant sous cette qualification ait été commise. En général et en fait, sans doute, une pluralité d'actes pourra souvent être relevée à la charge des pirates ; mais une inculpation pourra fort bien être parfaitement établie à l'aide d'un seul fait et la piraterie n'exige pas, pour être réprimée, d'être considérée comme un délit d'habitude. Un navire conserve le titre de pirate même s'il ne s'est pas livré par la suite à de nouveaux actes positifs de piraterie et tant qu'il se trouve dans les mêmes conditions de commandement. Un seul acte de violence suffit à dénoncer un navire comme pirate. Il n'est pas nécessaire que les pirates s'attaquent indistinctement à tous les pavillons. Le fait de s'attaquer toujours au même pavillon est considéré également comme un acte de piraterie. Beaucoup de législations nationales punissent la profession de pirate et répriment le danger social que crée une vie organisée en vue de la piraterie, indépendamment même de toute réalisation positive d'un acte de piraterie. C'est le point de vue anglais notamment. Etre armé pour la piraterie sans avoir encore eu l'occasion de la commettre, c'est déjà se mettre en butte à une répression universelle.

Ceci nous amène à envisager très brièvement la question des actes préparatoires et celle de la tentative.

Pour que les actes préparatoires de piraterie soient punis, il faut évidemment qu'ils présentent un certain caractère

de gravité. La répression de ces délits spéciaux ne donne lieu qu'exceptionnellement à l'application du principe d'universalité. En notre matière différentes lois prévoient des peines assez sévères. C'est ainsi que le code pénal des Pays-Bas punit d'un emprisonnement de deux ans et même plus le fait de prendre du service comme capitaine sur un navire en sachant qu'il est destiné à la piraterie (article 381 paragraphe 1 du Code pénal des Pays-Bas). Les codes pénaux de l'Argentine (article 198) et des Pays-Bas (articles 381 et 383) répriment également le fait d'armer un bâtiment destiné à la piraterie ou même de louer un navire en sachant qu'il sera employé aux mêmes fins. La loi française du 10 avril 1825, dans son article 5, va même jusqu'à punir le simple fait pour un commandant de navire de voyager sans papiers de bord. Mise à part du dernier exemple qui sera d'ailleurs étudié dans notre deuxième partie consacrée à la piraterie par analogie, ces mesures sont fort compréhensives et contribuent à prévenir d'une manière efficace le crime de piraterie.

Des dispositions encore plus sévères sont nécessaires pour la répression de la tentative de piraterie. Les auteurs sont unanimes à reconnaître que peuvent être poursuivis et punis comme pirates tous ceux qui ont tenté d'attaquer ou même simplement de poursuivre un bâtiment en pleine mer afin de le piller. Dans la plupart des législations l'infraction de tentative est réprimée sous la qualification de crime. La tentative équivaut à l'acte. Toutefois, ainsi que nous l'avons vu, on ne peut considérer un navire comme pirate que s'il est pourvu d'armes et de munitions de guerre. La seule intention de commettre des actes de violence ne saurait également suffire pour qu'il y ait piraterie. La Cour de district de New-York a cependant regardé comme pirate le brigantin *Ambrose-Light*, arrêté le 24 avril 1885 dans la mer des Caraïbes quoiqu'il n'eût essayé de commettre aucun acte de piraterie.

Abandonnant la question des actes préparatoires et de la tentative, on doit également considérer comme des faits de piraterie tous actes illicites de violence, qu'ils soient une

application directe de la force ou une intimidation par menace. Ainsi sont des pirates, non seulement les membres d'un bâtiment qui assaillent d'autres navires, tuent leur équipage et s'emparent de leur cargaison, mais aussi ceux qui obligent par intimidation les capitaines de vaisseaux qu'ils rencontrent à modifier leur route pour s'en emparer ou qui les forcent, en menaçant de couler leur bâtiment s'ils refusent, à leur délivrer des marchandises ou certaines personnes se trouvant à bord. C'est ainsi qu'en haute mer, dans un lieu où il y a des bancs de sable et des rochers, une bande de malfaiteurs peut recourir à de faux signaux optiques pour induire en erreur les navires du voisinage et provoquer leur naufrage afin de s'approprier ensuite leurs dépouilles. De tels actes ont un caractère évident de piraterie bien que l'élément de violence fasse défaut. Ils doivent être réprimés avec sévérité. Sans doute on ne peut que constater que les coupables n'ont eu recours qu'à une manœuvre frauduleuse et n'ont pas, pour s'approprier délictueusement les dépouilles des victimes, perpétré d'actes de violence dirigés contre les personnes ou d'actes de déprédation dirigés directement contre les biens. Cependant de tels agissements sont si proches de la violence qu'il n'y a pas à hésiter à leur attribuer le caractère de piraterie. Ils ne sauraient être confondus avec le simple vol des objets échoués.

Le plus souvent, nous l'avons vu, c'est par un acte positif ayant pour but de déposséder les propriétaires légitimes que les pirates tombent en possession d'objets les plus divers. Or non seulement cet acte positif peut consister en une violence physique ou morale, mais encore en une violence déguisée. Celle-ci n'est autre qu'un recours à certaines manœuvres frauduleuses en vue de mettre les propriétaires légitimes des biens dans la nécessité de subir, cette fois, la violence des éléments naturels ou de se trouver dans des circonstances telles qu'ils se voient contraints à abandonner leurs biens.

Pour certains auteurs, tels que Cauchy, Heffter, Halleck, Jeannel, ces actes doivent être accompagnés de l'intention

de rapine. Pour d'autres, au contraire, cette intention est inutile : les faits suffisent. Nous nous rangerons à cette opinion qui est celle de la plupart des auteurs tels que Lawrence, Oppenheim, Travers, Bluntschli, Despagnet de Boeck.

Déjà, dans l'antiquité, on recourait à de tels agissements de violence déguisée. Les Etrusques, par exemple, allumaient des torches sur les côtes rocheuses pour faire croire aux navires du large qu'il s'agissait d'un port. En s'approchant des côtes, les navires se heurtaient aux rochers, faisaient naufrage, permettant ainsi aux Etrusques de s'appropriier en toute quiétude les dépouilles des victimes. Bien qu'il ne s'agisse pas là de manœuvres frauduleuses en haute mer, le caractère de violence déguisée n'en est pas moins répréhensible et constitutif de piraterie.

Signalons enfin que si la piraterie implique l'existence de faits de violence illicites, elle peut alors avoir lieu en temps de guerre aussi bien qu'en temps de paix. De pareils faits illicites peuvent être accomplis en tout temps : il y aura piraterie en temps de guerre de la part de ceux qui accomplissent sur mer des actes de violence qui ne constituent pas un acte légitime de guerre.

Ainsi, le fait de provoquer par des manœuvres frauduleuses des naufrages afin de s'approprier les dépouilles des victimes doit être considéré comme acte de piraterie. Il serait hautement désirable qu'on précise cette manière de voir dans une convention future pour la répression de la piraterie, afin d'éviter toute controverse et de rendre possible une répression sévère des violences déguisées trop souvent à l'abri de l'impunité.

SECTION DEUXIÈME

2° Élément : Actes de violence commis pour des fins privées, dans un esprit de lucre.

Le deuxième élément du crime de piraterie, c'est l'esprit de lucre qu'il ne faut pas confondre avec l'intention de perpétrer le crime.

Pour qu'il y ait crime de piraterie et pour qu'il puisse être réprimé, il est nécessaire de prouver que l'auteur a bien voulu les conséquences de ses actes matériels, et qu'il s'est parfaitement rendu compte du lien de causalité unissant les actes de violence aux résultats du délit consommé. Ainsi l'infraction de piraterie est bien une infraction intentionnelle ; on y retrouve une faute et une intention délictueuse.

Pour la répression de la grande majorité des infractions, la faute ou l'imprudence, l'intention délictueuse suffisent pour justifier l'apparition et l'application d'une peine. La nature du mobile du délinquant ne présente aucune importance. Mais il en est tout autrement si l'on veut que la répression de la piraterie universelle soit possible. Il est absolument nécessaire de prouver l'existence d'un mobile ; ce mobile ce sera l'esprit de lucre ou « *animus furandi* » ; il constitue un élément essentiel du crime de piraterie. C'est par excellence l'élément intentionnel. Mais tous les auteurs ne sont pourtant pas de cet avis et la doctrine est assez partagée : certains, comme Halleck, Cauchy, Stiel, Pradier-Fodéré, Fiore, Pella, sont pour. D'autres, tels que Travers, Wheaton, Despagnet-Deboeck, Oppenheim, Bluntschli, Matsuda, sont contre. M. Matsuda notamment ne veut pas du critère qu'est l'esprit de lucre. Il le trouve trop restreint, exclusif, par exemple, des délits commis par haine ou vengeance, et parce que l'expression qu'il a donnée de la piraterie : « courir les mers pour son propre compte » a l'avantage d'embrasser davantage, d'englober également les violences ou les déprédations inspirées par l'esprit de lucre. Mais le système du sous-comité d'experts de la S. D. N. dont M. Matsuda était membre, est un système mixte, car le sous-comité, tout en excluant l'esprit de lucre des éléments constitutifs de piraterie, précise cependant que les actes commis dans un but purement politique ne sauraient être considérés comme des actes de piraterie. Le motif des violences exercées, soutient M. Matsuda dans son rapport de 1926, à propos de la codification du droit international, pourrait être, non une spéculation avanta-

geuse, mais un désir de haine ou de vengeance, se contenter de la matérialité extérieure des faits sans trop entrer dans la recherche souvent délicate des différents mobiles.

Fauchille lui aussi, n'exige pas la condition de l'*animus furandi*, estimant, à tort croyons-nous, que le bâtiment qui détruit pour détruire, par méchanceté gratuite ou par théorie anarchiste constitue un pirate tout comme celui qui agit dans un esprit lucratif. C'est là un moyen pour faire rentrer sous la qualification de piraterie un plus grand nombre d'actes et aboutir ainsi à leur répression universelle.

Pour de la Pradelle, enfin, la piraterie ne suppose pas nécessairement ce qu'on appelle l'*animus furandi*, c'est-à-dire l'esprit de lucre ; si le brigandage est répréhensible, ce n'est pas seulement lorsqu'il cherche le butin ; c'est aussi, et à plus forte raison, lorsque, cherchant à assouvir une passion sanglante, il se porte à l'assassinat. L'assassinat, par le simple fait du meurtre sans même envisager un profit pécuniaire quelconque, peut être considéré comme suffisant pour la détermination de la piraterie.

Quant à nous nous ne saurions admettre une semblable thèse ; toute attaque contre les vaisseaux ne peut être qualifiée de piraterie que si elle commise « *animus furandi* », dans un esprit de lucre avec l'intention de s'approprier les dépouilles des victimes.

Etymologiquement l'expression « pirate » vient du mot grec « *peirates* » du verbe « *peiran* » qui signifie « tenter », « courir la chance », « tenter de s'enrichir ».

D'autre part, il est bien certain que la piraterie du droit des gens ou universelle est le type même du crime contre la propriété ; c'est le vol commis avec violence dans des lieux ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat.

A l'encontre de M. Matsuda, nous croyons que le fait d'attaquer pour son propre compte ne présuppose pas que cette attaque est déterminée par l'esprit de lucre. On peut très bien attaquer sans autorisation de la part d'un Etat déterminé — c'est-à-dire pour son propre compte — sans que cela soit par esprit de lucre, de rapine, mais au con-

traire, poussé par un mobile de vengeance ou un mobile anarchiste.

Enfin si l'on exclut du terme de piraterie « les seuls faits qui ont un mobile à caractère purement politique », on se heurte à d'autres difficultés entre autres celle d'employer une expression susceptible de multiples et graves controverses, la notion de « délit politique » n'ayant pas reçu une définition précise. D'autre part, c'est s'exposer à faire rentrer sous la qualification de piraterie des faits nombreux qui, par leur nature même, ne sauraient être considérés comme actes de piraterie.

Nous reviendrons plus en détail sur l'intéressant problème que pose « la piraterie politique ». Mais il faut bien reconnaître que celle-ci ne saurait être sans l'élément intentionnel que constitue l'esprit de lucre.

SECTION TROISIÈME

3° Élément : Actes commis pour son propre compte, sans aucune autorisation de la part d'un Etat.

Est-il possible qu'un Etat autorise des particuliers à commettre des actes de violence ou de déprédation ? Théoriquement oui, pratiquement on ne peut plus guère imaginer ce cas de nos jours. Ainsi il semble qu'il n'est pas nécessaire de tenir compte de ce troisième élément, celui-ci ne pouvant plus pratiquement faire défaut. Toutefois il est intéressant de maintenir cet élément. Nous pouvons en effet très bien supposer que des actes de violence soient perpétrés, en temps de paix, dans un esprit de lucre, par des particuliers ayant obtenu l'autorisation d'un Etat déterminé. Rien ne nous empêche également de supposer qu'un navire de guerre se rende coupable d'actes de violence ou de déprédation contre les navires d'autres Etats, et ce, avec l'autorisation de son gouvernement.

Il s'agit là — hypothèse d'ailleurs purement théorique de nos jours — d'actes de piraterie qu'un Etat encourage et

organise à l'encontre d'autres Etats. Mais l'histoire nous a laissés de nombreux exemples d'Etats pirates. La théorie de l'Etat pirate sera d'ailleurs développée dans la deuxième partie de notre ouvrage. Toutefois nous pouvons dès maintenant affirmer que d'après la doctrine internationale comme d'après les législateurs nationaux, un acte de violence ou de déprédation n'est considéré comme acte de piraterie universelle que lorsque son auteur a agi pour son propre compte, en l'absence de toute autorisation de la part d'un Etat. La théorie de l'Etat pirate n'est admise que par un petit nombre d'auteurs de droit international. D'autre part la responsabilité pénale internationale de l'Etat coupable est loin de réunir encore tous les suffrages. Enfin il est toujours difficile et délicat de rechercher les auteurs effectifs des actes incriminés.

Ce troisième élément du concept de piraterie doit encore être maintenu pour une deuxième raison non moins intéressante : il est nécessaire de distinguer des actes de piraterie les actes de violence ou de déprédation commis en temps de guerre par de simples particuliers, mais qui ont obtenu l'autorisation d'un Etat belligérant. Il s'agit ici de la course sur laquelle nous insisterons longuement dans les développements qui suivront. Sans doute il y a peu d'intérêt et de raison de nos jours à étudier la course et à rechercher les points communs et les différences qui peuvent exister avec la piraterie. Pour beaucoup d'auteurs c'est là l'étude d'un point de vue purement théorique, la course étant abolie.

Cependant, bien que la course soit de plus en plus rare, il est intéressant de la comparer à la piraterie.

Nos développements antérieurs ont permis de nous rendre compte que, selon les principes qui dominent actuellement la répression de la piraterie, seuls les particuliers peuvent se rendre coupables d'actes de piraterie dans des lieux ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat.

Aussi la doctrine est-elle unanime à reconnaître qu'un navire, pour qu'il puisse être considéré comme pirate, doit être privé. C'est d'ailleurs en ce sens que s'est prononcé

M. Matsuda, rapporteur, sur la question de la piraterie, du comité d'experts de la S. D. N. pour la codification progressive du droit international, dans son rapport présenté en janvier 1926 : l'article 3 est ainsi rédigé : « Seuls les bateaux privés peuvent commettre des actes de piraterie. Lorsqu'un navire de guerre après s'être révolté, croise pour son propre compte et se livre à des actes visés à l'article 1^{er} (actes de violence dans un esprit de lucre, etc...) il perd, par ce fait, son caractère public. » Ainsi seuls les navires privés courent les mers et commettent des actes de piraterie pour leur propre compte aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre. Seuls les navires privés sont susceptibles d'être commissionnés et de faire la course en temps de guerre, course qui peut dégénérer en piraterie quand elle s'exerce d'une manière par trop irrégulière. Pourtant et nous le démontrerons dans les développements qui vont suivre, étant donné que la piraterie peut être commise dans des lieux qui ne relèvent d'aucune souveraineté, telle que la haute mer, les hauts espaces aériens, même, en certains cas, les territoires sans maître, il faut concevoir comme susceptibles de commettre des actes de piraterie non seulement les navires privés, mais encore les aéronefs privés ou même certaines bandes de malfaiteurs terroristes.

Au contraire, et cela M. Matsuda l'a très bien vu, les navires et les aéronefs de guerre ne peuvent pas être poursuivis pour piraterie. Si ces navires ou ces aéronefs de guerre viennent à commettre des faits abusifs, ils restent toujours soumis à la compétence exclusive de l'Etat auquel ils appartiennent. S'ils se livrent à de véritables actes de piraterie, ils perdent, par ce fait, tout caractère public et toute protection de l'Etat dont ils prétendent encore porter régulièrement le pavillon. En outre, admettre l'universalité de la répression pour de simples faits abusifs, ce serait permettre aux navires ou aéronefs de guerre des autres Etats de s'emparer des navires ou aéronefs qui se sont rendus coupables de ces violences ou déprédations, mais qui n'en restent pas moins soumis à la puissance publique de l'Etat dont ils dépendent.

Nous bornerons ici nos développements sur ce troisième élément. Nous estimons qu'il doit être maintenu et nous avons justifié ce maintien par les deux considérations ayant trait à l'Etat pirate et à la course.

SECTION QUATRIÈME

1^o Élément : Existence d'un danger contre le commerce de toutes les nations et contre la sécurité de la circulation.

Un quatrième élément de la notion de piraterie est, de l'avis général des auteurs, que les actes de violence commis doivent constituer un danger pour la sécurité générale.

Les atteintes portées à la sécurité des mers n'exigent pas d'ailleurs nécessairement un acte direct ; serait une violence constitutive du crime de piraterie le fait de tromper des navires sur leur route au moyen de faux signaux et de provoquer sciemment leur perte en vue de les piller.

Les actes de violence commis doivent, pour qu'ils s'agisse de piraterie, être de nature à mettre en danger la sécurité de la circulation. C'est ainsi que l'étude de ce dernier élément du crime de piraterie présente une importance particulière parce qu'il marque la différence entre la piraterie universelle et la traite. Nous aurons l'occasion d'étudier la traite et de la comparer à la piraterie, dans la deuxième partie du présent ouvrage.

La plupart des auteurs considèrent encore que la piraterie doit s'attaquer indistinctement à tous les pavillons et non pas à un pavillon déterminé. Il semble qu'il y ait dans cette exigence une survivance de conditions disparues aujourd'hui. A une époque où les souverains autorisaient leurs sujets, même en pleine paix, à attaquer le commerce d'un Etat déterminé, il était naturel qu'on exigeât que le pirate s'attaque à tous les pavillons sans discrimination. On était alors obligé de faire intervenir la généralité dans l'attaque afin de différencier le pirate de celui qui avait reçu

des lettres de marque l'autorisant à courir sur les navires de tel ou tel pavillon.

De nos jours, on ne doit pas attendre pour traiter un navire comme pirate qu'il se soit livré à plusieurs agressions à l'encontre de plusieurs pavillons. Car il suffirait que le pirate agisse avec discernement et s'attaque seulement à un pavillon à faible marine de guerre ou forces de police dont il n'aurait que très peu à redouter, pour s'assurer, pendant un certain temps du moins, l'impunité, et échapper ainsi à la répression universelle qui est la conséquence essentielle de la piraterie.

Il n'est donc pas nécessaire que le pirate s'attaque indistinctement à tous les pavillons pour qu'il y ait piraterie. Une seule attaque à l'encontre d'un navire suffit à faire considérer l'agresseur comme pirate. Le fait de s'attaquer toujours au même pavillon constitue également un acte de piraterie. Il faut repousser toute exigence de la généralité dans l'attaque pour qu'il y ait piraterie. C'est en ce sens qu'ont été rendues deux décisions, émanant toutes deux de juges d'une autorité particulière en matière de droit maritime international : l'une, du juge Story qui avait à se prononcer sur l'affaire des forçats portugais de St-Jago, lesquels s'étaient emparés d'un schooner américain et s'étaient enfuis sur le navire après avoir tué au cours de ces événements un des hommes du bord. L'autre décision émane du juge Dr Lushington, à propos de l'affaire des pirates de Magellan (*Hight court of admiralty*, 1853).

Toutefois s'il n'est pas nécessaire d'exiger, pour qu'il y ait crime de piraterie, une intention d'hostilité universelle, il y a lieu de spécifier que si des actes de violence commis dans certaines conditions à l'égard d'un seul pavillon suffisent pour qu'il y ait piraterie, il faut mettre à part le cas où ces actes sont dirigés exclusivement à l'encontre du pavillon de l'Etat auquel le navire pirate appartient lui-même. C'est le cas spécial de la condition des insurgés au regard de la piraterie, cas qui, comme la course, l'Etat pirate et la traite, sera étudié dans notre partie consacrée aux extensions de la piraterie et à la piraterie par analogie.

SECTION CINQUIÈME

5° Elément : Les actes constitutifs de piraterie doivent être accomplis presque uniquement en haute mer ou dans un lieu se trouvant en dehors de la juridiction exclusive d'un Etat déterminé.

Une des questions les plus délicates que soulève la piraterie et son analyse juridique est de savoir si les violences doivent avoir été commises dans des conditions de lieu déterminées.

Cependant, dès maintenant, nous pouvons préciser un premier point. Si les actes dont il s'agit ont été commis dans des espaces soumis à la souveraineté d'un Etat donné, ils relèvent de la compétence pénale de cet Etat, de préférence à la compétence pénale de tout autre. En pareil cas il n'existe pas cette concurrence absolument générale des compétences pénales des divers Etats de la communauté internationale qui caractérise la piraterie. Si des actes criminels ont été perpétrés sur le territoire d'un Etat déterminé, celui-ci est le premier compétent pour les réprimer. Toutefois cette solution n'est pas unanimement admise par tous les auteurs. Certains d'entre eux prennent en effet des positions fort différentes et soutiennent des points de vue contestables d'ailleurs sur la question de savoir s'il peut y avoir piraterie au sens technique de ce mot, en dehors de la haute mer.

A ce propos, et pour plus de clarté dans notre exposé, nous examinerons successivement les possibilités d'admettre une piraterie dans les eaux territoriales, sur fleuve, sur terre, sur île, sur les territoires sans maître et dans l'air.

§ 1^{er}. — *Peut-il y avoir piraterie dans les eaux territoriales ?*

Par actes de violence constitutifs de piraterie accomplis en mer il faut bien évidemment entendre la haute mer.

Mais ne doit-on pas y comprendre aussi les eaux territoriales d'un Etat ? La question est discutée.

Nombre d'auteurs soutiennent que la piraterie peut être pratiquée dans les eaux territoriales aussi bien que dans la haute mer, car, disent-ils, la nature d'une acte ne change pas avec le lieu où il est perpétré. Telles sont les opinions de Fiore, Tobar y Borgono, Pradier Fodéré, Jeannel, Senly, Rivier, Piedelièvre et de bien d'autres encore. Toutefois tous ces auteurs sont d'accord pour admettre que si un navire peut être saisi comme pirate dans la mer territoriale d'un Etat déterminé et étranger, c'est à l'Etat territorial que, de préférence, il appartient de le juger.

D'autres soutiennent qu'il ne peut pas y avoir piraterie le long des côtes d'un Etat, c'est-à-dire, dans sa mer territoriale. En effet, ce n'est qu'en haute mer où il n'existe aucune souveraineté particulière, qu'il peut y avoir piraterie, laquelle rend ses auteurs saisissables par les autorités de tous les Etats. Ce qui caractérise l'acte de piraterie, c'est qu'il doit être commis en dehors de la juridiction d'un Etat déterminé. Telle est notamment l'opinion de Calvo, de Dudley Field, d'Oppenheim, de Lawrence. Ce dernier écrit : Commis dans les eaux territoriales d'une puissance, l'acte coupable tombe sous la juridiction exclusive de cette puissance et ne peut pas être ce qu'est la piraterie, un délit contre le corps entier des Etats civilisés ».

Une troisième catégorie est celle d'auteurs et de jurisconsultes qui semblent faire une distinction : ils admettent que des actes de pillage et de brigandage commis dans la mer territoriale d'un Etat étranger peuvent constituer des actes de piraterie susceptibles d'être poursuivis par les navires de tous les pays, quand, par manque d'autorité, cet Etat territorial n'est pas en mesure de se faire respecter, mais non pas quand cette autorité est à même d'intervenir efficacement. Nous reviendrons d'ailleurs sur cette question, quand nous étudierons la poursuite dans la mer territoriale. Cette dernière solution repose en effet sur une distinction délicate et est de nature à donner lieu à des conflits.

Certains auteurs considèrent que la mer territoriale d'un

Etat fait vraiment partie de son territoire, cet Etat en étant « propriétaire » ou souverain. Pour eux il ne saurait être question de piraterie, puisque de pareils actes n'autorisent l'intervention de tous pour leur répression que là où ne s'exerce aucune domination exclusive.

Ces auteurs, tels que Selden, Valin, Hale, qui considèrent la mer territoriale comme la propriété des Etats riverains, s'appuient surtout sur le caractère accessoire de la mer territoriale. Pour eux, la mer territoriale, contiguë au domaine maritime de l'Etat, semble l'accessoire de cet Etat.

Ce point de vue a été abandonné par la doctrine moderne; le droit de propriété se référant à une conception patrimoniale de la souveraineté doit être remplacé par le droit de souveraineté sur la mer territoriale ; d'ailleurs cette souveraineté n'est pas identique à celle qui est exercée sur terre à cause de la différence de milieu (par exemple, un droit de passage innocent sera accordé plus facilement en mer territoriale que sur le territoire terrestre).

D'autres, comme Fauchille, estiment que la mer territoriale n'est pas autre chose qu'une partie de la haute mer et qu'il est inutile de faire une distinction, en ce qui concerne des faits constitutifs de piraterie, entre la pleine mer et la mer territoriale. Toutefois ils reconnaissent que, si l'Etat n'est ni propriétaire ni souverain de cette mer, il a néanmoins sur elle certains droits en vue de la défense de son territoire et de la protection de ses intérêts. L'existence de tels droits sont-ils suffisants pour empêcher les bâtiments étrangers de capturer, dans la mer territoriale, les navires qui se livrent à des actes de brigandage et se conduisent en pirates ? La réponse est délicate. Mais il est un fait certain, c'est que les opérations de ces bâtiments étrangers, bien loin de porter une atteinte quelconque à la conservation et à l'autorité du pays riverain, sont au contraire de nature à la garantir d'une manière plus efficace et même à augmenter la protection des intérêts de ce pays, du moins dans une certaine mesure. En poursuivant et en traitant ainsi en pirates les navires qui se livrent dans les eaux territoriales à des faits de pillage et de brigandage, les vaisseaux étrangers ne recherchent rien d'autre que le bien

général. Ils agissent comme forces de police internationale ; ils ont pour but la défense de la sécurité des rapports internationaux. Aussi paraît-il juste de présumer le consentement tacite du gouvernement du territoire.

Si nous inclinons donc à penser qu'il peut y avoir des pirates dans la mer territoriale, tout aussi bien qu'en pleine mer, nous formulerons néanmoins quelques réserves. Les navires pirates ne pourront être saisis par les navires de n'importe quel Etat que dans le cas bien spécial où l'Etat côtier est lui-même dans l'impossibilité d'assurer une police suffisante et, par conséquent, de poursuivre et de capturer le pirate. Le navire capteur n'a fait ici que rendre un service au nom de la communauté internationale des Etats civilisés. Quant au jugement, il conviendra de le réserver uniquement aux tribunaux de l'Etat riverain, à moins que celui-ci soit en pleine anarchie et dépourvu de toute autorité.

Ces cas de piraterie dans les mers territoriales ont été prévus dans différents arrangements internationaux. C'est ainsi que les instructions adressées le 20 août 1877 par l'Allemagne aux commandants de ses bâtiments de guerre pour la répression de la piraterie dans les eaux de la Chine, ont prévu expressément dans leur paragraphe 3, que les actes de piraterie pouvaient avoir lieu dans les eaux territoriales de l'empire chinois ; mais elles ont déclaré que le gouvernement chinois ayant organisé une flottille de vapeurs armés pour la répression de la piraterie sur ses côtes, les actes de piraterie accomplis dans la mer territoriale devaient être réprimés par le gouvernement chinois et qu'en règle générale les navires de guerre allemands ne devaient intervenir que si des intérêts allemands étaient en jeu et si les autorités chinoises en avaient fait la demande écrite.

De même, dans un traité conclu le 2 septembre 1861 entre les Etats du Zollverein et la Chine, il est dit, à l'article 30 que : « Les navires de guerre des Etats allemands contractants qui croisent pour la protection du commerce ou s'occupent de la poursuite des pirates seront libres d'entrer dans tous les ports chinois sans distinction »,

Signalons enfin le traité de paix et de commerce conclu à Tananarive le 8 août 1868 entre la France et Madagascar, qui déclare dans son article 19. : S. M. la Reine de Madagascar, désirant s'assurer le concours des bâtiments de S. M. l'Empereur des Français, pour la répression de la piraterie dans les eaux malgaches, reconnaît aux officiers de la marine impériale le droit d'entrer en tout temps, avec leurs bâtiments, dans les ports, rivières et anses de Madagascar, afin d'y capturer tout navire employé à la piraterie. Ces officiers pourront saisir et déférer au jugement des autorités compétentes tout individu prévenu d'actes de cette nature ».

Pour nous résumer, nous dirons qu'un acte de piraterie commis dans les eaux territoriales d'un Etat ayant une autorité suffisante (police de la mer, tribunaux) ne saurait être considéré comme tel, car la piraterie exige que le lieu de l'infraction ne soit soumis à aucune juridiction. Les actes commis en eaux territoriales sont, en droit, commis sur le territoire de l'Etat dont relèvent ces eaux. En pareil cas, un navire étranger quelconque ne peut être autorisé à arrêter le navire se livrant au brigandage et à le juger. C'est au navire de l'Etat littoral qu'il appartient de le faire. Le trait caractéristique de la piraterie consistant en la participation collective de tous les Etats pour sa répression fait ici défaut.

Mais si l'Etat côtier est dans l'impossibilité de mettre fin aux actes de pillage qui se livrent dans sa mer territoriale, alors, dans ce cas, on ne peut parler de juridiction exclusive. De pareils actes de brigandage pouvant être l'objet de poursuite et de capture de la part d'un navire étranger quelconque — et ce en vue de la sécurité internationale — seront considérés comme actes de piraterie.

§ 2. — *Peut-il y avoir piraterie sur les fleuves ?*

Etant donné que le caractère spécifique de la piraterie ordinaire est fonction du lieu où ce crime a été commis, il est impossible — c'est l'opinion de Lawrence, Dudley

Field, Oppenheim, Calvo et de la plupart des auteurs — d'assimiler à la piraterie universelle, les actes de violence ou de déprédation commis sur les fleuves. Les lieux où ont été commis ces actes se trouvant indiscutablement sous la souveraineté d'un Etat déterminé, la possibilité d'une répression universelle doit naturellement être exclue dans l'état actuel des principes qui règlent l'application des lois pénales dans l'espace.

En effet s'il s'agit d'un acte accompli, non sur la mer, mais sur un fleuve, alors, en vertu d'une jurisprudence constante et quoiqu'on ait fait ici quelques difficultés, la piraterie est hors de cause. C'est en ce sens, qu'en dehors des autorités doctrinales, a été rendu un arrêt par la Cour d'Appel de Londres, dans l'affaire du *Labréa*.

En 1900, un navire, le « *Labréa* », était saisi sur la rivière de l'Acre, par un gouvernement non reconnu, le gouvernement révolutionnaire de la République de l'Acre, alors qu'avec la permission du Brésil, il ravitaillait, par l'Amazone, les forces boliviennes chargées de réprimer le soulèvement. Les assureurs refusèrent de payer la prime parce qu'en garantissant le risque de capture, la police réservait le cas de piraterie. La Cour d'Appel de Londres a décidé qu'il n'y avait pas piraterie : « Quelle que puisse être la définition de la piraterie, ont dit les juges Vaughan Williams et Pickeford, c'est une offense maritime ; sur un fleuve, à l'intérieur, ce n'est pas une piraterie ».

Contrairement à cette opinion, Tobar y Borgono remarque que la piraterie peut être pratiquée jusque dans les rivières navigables et dans les ports des pays qui n'ont pas de forces suffisantes pour repousser une agression ou qui se trouvent en état d'anarchie ou de troubles internes, et qui ne peuvent se défendre.

Bien que nous ayons admis cette opinion — avec d'ailleurs de fortes réserves — en ce qui concerne la mer territoriale, il nous semble que ce serait aller trop loin que d'admettre la piraterie sur les fleuves. Le principal danger — même pour venir au secours d'un Etat désarmé — serait la tentation de s'immiscer dans les affaires internes

de ce pays, surtout après en avoir chassé les brigands et les pillards.

Aussi sommes-nous d'accord, sans plus tarder, pour repousser toute idée ou opinion admettant une piraterie fluviale. En sera-t-il de même en ce qui concerne la piraterie terrestre ?

§ 3. — *La piraterie terrestre*
et dans les territoires sans maître se conçoit-elle ?

On a été encore plus loin en soutenant qu'il peut y avoir une piraterie même sur terre, pourvu, d'après la plupart des auteurs, que les actes de violence y soient accomplis par une expédition « venant de mer » et que le territoire où ils ont lieu soit une région sans maître ou dont l'Etat est impuissant à se faire respecter.

De la Pradelle et Politis déclarent de même : « Sont pirates les bandits qui s'établissent sur une île sans maître et, sur le continent, dans une région que nul état ne réclame, ou qui sont assez audacieux et assez forts pour occuper une capitale, se saisir d'un gouvernement et s'emparer d'un Etat ; impuissant à faire justice des brigands, l'Etat local est alors comme inexistant ; les autorités de tous les Etats, quels qu'ils soient, auront le droit de les poursuivre, de les juger et de les punir ». Le même point de vue a été adopté aux Etats-Unis par le président Franklin Pierce dans son message du 4 décembre 1854, à propos des pillards qui s'étaient formés en gouvernement à Greytown, et, c'est dans un sens identique que s'est prononcée une sentence arbitrale du 31 décembre 1862 au sujet d'actes de violence commis par un nommé Walker et ses hommes sur des navires se trouvant non sur la mer mais sur le lac ou la rivière San Juan, au Nicaragua. De même encore les instructions allemandes du 20 août 1877 sur la répression de la piraterie en Chine ont considéré qu'il pouvait exister des pirates dans les eaux intérieures chinoises et sur le territoire chinois. La possibilité d'une piraterie terrestre a été admise de la façon la plus large par un auteur, Senly, qui la définit ainsi : « Une expédition

armée, entreprise sur terre, sans autorisation d'un Etat et usant de violence pour obtenir un gain ». Comme exemple de piraterie terrestre cet auteur cite les expéditions des flibustiers contre les possessions espagnoles de l'Amérique à la fin du XVII^e siècle, ainsi que l'expédition du Dr Jame-son, qui, à la tête de ses troupes, viola le territoire du Transvaal au mois de décembre 1895. C'est également l'opinion de Travers qui insiste sur le fait que les actes de piraterie commis sur la terre ferme rentrent dans les faits de piraterie, à condition que le ou les délinquants soient venus de la mer. Toutefois cette solution est loin d'être universellement admise. La Cour de Londres est restée favorable à la doctrine restrictive dans un arrêt des 27 et 30 août 1909. Hyde, Oppenheim, Stiel, déclarent en termes exprès que la notion de piraterie est essentiellement maritime et on peut dire que la grande majorité des auteurs se rallie implicitement à la même opinion.

Pour notre part, nous ne saurions qualifier de piraterie au sens technique du mot des actes de violence commis sur terre. Il n'est pas contestable que la piraterie, envisagée dans son essence au point de vue pénal, comporte une compétence universelle pour sa répression. Mais la différence qui existe entre cette catégorie d'actes dénommés piraterie et les autres actes susceptibles de donner lieu également à une compétence universelle en vue de leur répression, réside dans ce fait que les actes sont commis en mer.

On ne peut dénommer pirates des bandits terrestres établis sur le continent, dans une région que nul Etat ne réclame. Mais s'ils ne sont pas des pirates par la nature de leurs actes, ils peuvent être traités comme le sont les pirates en haute mer, parce que nul Etat n'a sur eux de compétence exclusive.

A ce propos V. Pella voudrait voir étendre le système de la répression universelle actuellement admis pour certains actes commis en mer et qualifiés de piraterie, à d'autres actes commis sur les territoires sans maître, voire même dans les airs. Pella fait remarquer qu'en dehors de

la haute mer il y a encore des territoires sans maître qui, bien qu'étant de plus en plus rares, n'en existent pas moins. Il estime aussi longtemps qu'un Etat ne sera pas parvenu à imposer sa souveraineté exclusive sur ces territoires, tous les Etats y garderont un droit virtuel de juridiction répressive. « Supposons, écrit-il, qu'une bande de malfaiteurs, opérant dans un territoire sans maître, attaque et pille un convoi, une caravane, etc... sans que ces malfaiteurs aient pu être appréhendés par leurs victimes, quelle différence faire du point de vue juridique, entre la piraterie commise en haute mer et le pillage commis sur un territoire sans maître ? ». Ainsi pour Pella si l'acte a été commis dans un territoire sans maître, il est susceptible de répression universelle en vertu des mêmes principes qui impliquent une telle répression pour la piraterie commise en haute mer. Nous pouvons cependant affirmer que l'accord est fait quant à l'idée de répression universelle quand il s'agit de certains actes commis en haute mer et que l'on appelle piraterie ; mais quand il s'agit de pillages commis sur un territoire sans maître, cet accord cesse quant à l'universalité de la répression et quant à la désignation qu'il convient de leur attribuer. L'expression de piraterie en elle-même n'éveille que l'idée de violence sur mer, mais jamais sur terre ; les pirates ont toujours été définis des « écumeurs de la mer ».

Pour les mêmes motifs, il n'y a pas lieu de considérer comme piraterie universelle les actes de violence ou de déprédation commis sur certains territoires par des expéditions venant de la mer. L'Etat auquel appartient le territoire sur lequel le crime a été commis est en principe seul compétent pour juger de tels faits. Ces actes de violence ou de déprédation ne pourraient rentrer à la rigueur dans le cas de piraterie universelle qu'au cas où ils seraient commis par des expéditions venant de la mer et opérant sur un territoire sans maître.

Quand des déprédations sont commises à l'intérieur des frontières d'une nation, c'est dès lors de la juridiction du souverain territorial que les auteurs doivent être passibles.

Pourtant une objection se présente : si précisément on suppose que les actes de violence ont été accomplis dans un pays où il y a absence de souveraineté ou souveraineté impuissante, ne va-t-on pas alors assurer de cette façon l'impunité aux brigands et aux pillards ? En fait, nous n'avons pas à redouter une telle impunité. S'il y a crime dans un Etat barbare sans autorité, ou sur un territoire sans maître, il faut donner droit de juridiction à plusieurs Etats : primo, à l'Etat dont la victime est nationale ou protégée ; secundo, à l'Etat dont le coupable est ressortissant ou protégé ; tertio, à l'Etat sur le territoire duquel l'auteur de l'infraction s'est réfugié ; enfin même à l'Etat dont la région non civilisée et sans maître est limitrophe, ce dernier Etat pouvant voir ses intérêts généraux compromis par les méfaits accomplis, susceptibles de provoquer chez lui des troubles et de créer une effervescence dangereuse pour ses habitants. La société humaine, menacée toute entière par ces délits graves, est en effet intéressée à leur répression, et une solidarité entre les Etats civilisés est nécessaire.

Un arrêt de la Cour de Cassation française du 17 mai 1839 a jugé, dans un cas analogue, que : « Lorsqu'il s'agit de crimes commis au sein de tribus indépendantes ou de peuplades à demi barbares étrangères au principe du droit des gens et qui méconnaissent les obligations qui en dérivent, la France conserve, pour la protection de ses nationaux, les droits qu'elle tient de la légitime défense et peut se saisir des coupables et les livrer à la justice de ses tribunaux ». La jurisprudence anglaise et celle des Etats-Unis reconnaissent aussi cette juridiction nationale.

De toutes ces explications on peut affirmer qu'il convient d'écarter l'opinion que l'expression « piraterie » s'appliquerait à des actes purement terrestres. Mais de là, faut-il établir une liaison indissoluble entre la piraterie et la haute mer, à l'exclusion des espaces terrestres ? C'est l'opinion formulée par divers auteurs et notamment avec une particulière clarté par Oppenheim. De même M. Matsuda précise que « la piraterie a pour champ d'activité la pleine mer »

et Fauchille soutient que, « la piraterie est le brigandage sur mer ». C'est également l'opinion de Pella.

Pour d'autres, la notion de piraterie n'exigerait pas que les actes de piraterie dussent être nécessairement commis en haute mer. Cette opinion est soutenue par Hall et Stiel. Le premier fait remarquer que la piraterie s'exerce fréquemment sous forme d'expédition contre les côtes. Jadis les Barbaresques en usaient ainsi, au moins aussi souvent qu'ils le faisaient en pleine mer. Ce serait encore le cas, dans certains parages de l'Océan Pacifique. De telles expéditions sont considérées juridiquement par Hall comme de véritables actes de piraterie ; il s'ensuit que compétence est donnée non seulement à l'Etat lésé ou même simplement menacé, mais encore à tous les autres Etats pour appréhender le navire qui, quel que soit son pavillon, prépare ou a déjà exécuté une opération de ce genre ; un tel navire peut être capturé par eux en haute mer soit avant l'attaque, soit après l'attaque.

Une telle opinion n'est pas exempte de toute critique et Lawrence a su trouver la conciliation des divers points de vue en présence : « Un autre caractère de l'acte de piraterie est qu'il doit être accompli en dehors de la juridiction territoriale de tout Etat civilisé. La piraterie doit toujours être en connexion avec la mer. Mais elle peut être commise en venant de la mer, tout comme elle peut l'être sur la mer elle-même. Le débarquement sur une île sans maître et le pillage de personnes civilisées qui auraient été jetées sur le rivage, ou qui se livreraient au commerce ou à l'évangélisation parmi les indigènes, seraient des actes de piraterie s'ils étaient commis par l'équipage de quelque écumeur de mer sans répondant.

Hall paraît admettre qu'une descente depuis la mer sur la côte d'un Etat civilisé pour piller et détruire sans aucun titre national à cet effet devrait être tenue pour un acte de piraterie ; mais certainement le fait que le crime a été commis à l'intérieur de la juridiction territoriale rendrait ses auteurs justiciables de la loi de cet état et non pas des dispositions du Code international. Si cet Etat était d'une

faiblesse telle ou si ses agents étaient à une distance telle que les auteurs de ces excès puissent compter pouvoir s'enfuir sans être inquiétés, leur capture par les forces d'un autre Etat qui se trouverait sur place ou à proximité, constituerait un bon procédé et qui, en conséquence, mériterait de la reconnaissance et des remerciements, bien qu'en droit, la question puisse se poser de savoir si les délinquants devraient être jugés et punis par les autorités des capteurs ou par celles de l'Etat dans les limites duquel les actes criminels auraient été accomplis. En tout cas, l'acte initial qui a fait du navire un navire pirate doit avoir été commis en haute mer. Si cet acte avait été commis sur le territoire d'un Etat, il tomberait sous la compétence exclusive de cet Etat et ne pourrait pas être ce qu'est la piraterie, un crime contre la communauté toute entière des nations civilisées. »

Nous tenons donc pour notre part, conformément à l'opinion courante, que la piraterie est essentiellement de nature maritime. La mer est un élément indispensable à la piraterie. C'est le lieu où est commis le crime beaucoup plus que la nature de ce crime qui impose l'universalité de la répression.

§ 4. — *Peut-il y avoir piraterie sur une île ?*

Nous avons vu que la piraterie est essentiellement maritime et qu'il faut rejeter toute notion de piraterie terrestre. L'île, à la fois élément terrestre et maritime, peut-elle être le théâtre d'actes de piraterie ?

Hall, Lawrence, Travers et Westlake admettent que les bandits qui débarquent sur une île sans maître pour piller les missionnaires ou commerçants qui s'y trouvent, et que ceux qui, réfugiés sur une terre sans souverain, s'en font une base d'opérations contre les navires du large, sont des pirates tout comme ceux qui commettent des violences en mer ou errent à jamais sur l'océan sans établissement à terre. De même, dans des résolutions du 7 septembre 1883, l'Institut de Droit international, prévoyant l'existence d'un

crime commis dans une île déserte ou dans un pays non civilisé, a attribué compétence pour en connaître à l'Etat national du coupable ou à l'Etat qui a celui-ci sous sa main (articles 9 et 10).

Nous admettons que, s'il s'agit d'un acte de violence — meurtre ou vol — accompli sur une île et pas nécessairement sur une île déserte, par des marins descendus d'un navire en révolte, soit contre l'autorité du commandant, soit contre celle de l'Etat du pavillon, la condition essentielle à la piraterie, c'est-à-dire le lieu maritime de la perpétration, est alors remplie, parce que l'on peut considérer ici, bien que formant un territoire ferme, l'île comme un accessoire de la mer, ou plus exactement, la descente des pirates sur l'île comme un incident de la navigation. Ainsi la piraterie peut-elle être considérée comme liée, non pas directement à la mer, mais, au sens large, à la navigation maritime. Si toutefois la navigation cesse d'être maritime pour devenir fluviale comme c'est le cas dans l'affaire du « Labrea », alors il n'y a pas piraterie.

Il faut admettre, comme règle générale, que la liaison avec la mer paraît à la fois nécessaire et suffisante. Ainsi l'acte de piraterie doit toujours être en connexion avec la mer, mais il peut être commis en venant de la mer, tout comme il peut l'être sur la mer elle-même.

§ 5. — *Y a-t-il une piraterie aérienne ?*

Dans les nombreuses controverses que soulève encore la question de la répression des infractions commises dans les espaces aériens au-dessus des différents territoires, il nous est possible de dégager toutefois deux conceptions principales s'opposant l'une à l'autre :

1°) La conception de la souveraineté absolue et exclusive de l'Etat sous-jacent.

2°) La conception de la liberté absolue des espaces aériens.

Un système intermédiaire est né de l'opposition de ces deux conceptions : ni souveraineté, ni liberté absolue. C'est ainsi que si les infractions commises dans les airs, par leur nature même, ne troublent en rien les intérêts et l'ordre public de l'Etat sous-jacent, si elles ne portent pas atteinte à sa sécurité ou si elles ne lèsent pas ses ressortissants, l'Etat sous-jacent n'a alors aucun intérêt à prétendre au droit exclusif de répression. Si la théorie de la souveraineté de l'Etat sous-jacent semble encore avoir actuellement la préférence, un courant puissant domine de nos jours également une partie de la doctrine et tend à ne reconnaître à l'Etat sous-jacent que le droit de prendre les mesures nécessaires à sa propre sécurité. Grâce à ce système intermédiaire, les Etats consentiraient à considérer comme libres et affranchies de toute souveraineté certaines zones aériennes élevées au-dessus de leur territoire. C'est ainsi que la Convention internationale de Paris, du 13 octobre 1919, bien que partant du principe de la souveraineté de l'Etat sous-jacent (article 1^{er}), stipule, dans son article 2, que cette souveraineté reste limitée, car chaque Etat a l'obligation d'accorder en temps de paix et pour les aéronefs de commerce, la liberté de survol inoffensif. D'autre part, de nombreux arguments de valeur ont été apportés en faveur d'une théorie considérant les hautes zones aériennes stratosphériques comme non susceptibles de souveraineté. Enfin si au-dessus de la haute mer, l'unanimité est faite pour considérer l'atmosphère comme libre — la liberté de la circulation l'emportant — un problème plus délicat se pose pour le survol au-dessus des espaces polaires, certains Etats nordiques s'étant attribués de véritables sphères d'influence. Sans entrer dans les détails, disons qu'il faut refuser l'assimilation de ces sphères d'influence à de véritables territoires, mais bien plutôt les considérer comme des espaces anétatiques et les assimiler à la haute mer, c'est-à-dire à des espaces où le survol est libre.

Ces explications préliminaires étant données, pourraient alors être considérés comme actes de piraterie universelle, les actes répondant par ailleurs à la définition de ce crime

et commis dans des espaces affranchis de toute souveraineté avec liberté de survol.

A ce propos signalons que la piraterie a été définie dans ses éléments caractéristiques par « l'Association de Droit pénal international » qui a tenu, au mois de décembre 1931 à Paris, sa quatrième conférence pour l'unification du droit pénal. Parmi les questions à l'ordre du jour figurait la piraterie. L'assemblée générale, en clôture, a adopté sur la piraterie le texte suivant, texte où il est précisément intéressant de relever qu'on n'a pas prévu seulement la piraterie par navire, mais aussi la piraterie par aéronef :

1°) « Quiconque, se trouvant au bord d'un navire ou d'un aéronef, commet en haute mer, pour des fins privées, sous sa responsabilité propre, des actes de violence contre un autre navire ou un aéronef en vue de... etc... »

2°) « Quiconque, se trouvant à bord d'un navire ou d'un aéronef, y commet le même acte, dans les conditions ci-dessus indiquées, sera puni de... etc... »

Une telle définition nous apparaît à la fois large et moderne. Elle ne doit pas être considérée comme de nature à bouleverser l'état actuel des choses, ni les règles existantes, pour l'exercice de la répression.

En résumé, toutes les fois qu'il s'agirait d'une piraterie perpétrée dans un lieu maritime, terrestre ou aérien, soumis à la souveraineté d'un Etat déterminé, la répression serait exercée en vertu du principe de la territorialité et de la personnalité.

Au contraire, toutes les fois que la piraterie serait commise soit en mer, soit, en des cas très restreints, sur la terre ferme, soit enfin dans les hauts espaces aériens libres et non susceptibles de souveraineté, il n'y aurait pas alors de motifs sérieux pour s'opposer à l'universalité de la répression.

Pourtant, nous devons reconnaître qu'une théorie semblant distinguer les hauts espaces aériens ou stratosphériques des zones aériennes ordinairement parcourues, paraît contestable. En effet, il doit y avoir aussi bien identité juridique qu'identité physique entre tous les espaces atmosphériques. L'élément que constitue l'air est toujours

en perpétuelle circulation. Aussi, est-ce une fiction que d'admettre dans les airs différentes couches superposées. Sans doute avons-nous admis de la côte différentes zones maritimes : mer intérieure, mer territoriale, zone contiguë, haute mer. Mais il s'agit ici d'une distinction de zones sur un plan en quelque sorte horizontal et non vertical. Les conséquences qui en découlent ne peuvent être identiques.

Cette étude détaillée des éléments constitutifs du crime de piraterie nous sera très utile quand nous aborderons la deuxième partie de cet ouvrage : les extensions de la notion de piraterie, la piraterie par analogie. Nous verrons qu'il est, dans la majorité des cas, faux de vouloir assimiler tels ou tels faits à la piraterie proprement dite, précisément parce qu'un ou plusieurs de ses éléments constitutifs font défaut.

Certains auteurs ont exigé — à tort quant à nous — certains autres éléments constitutifs de piraterie. Par exemple :

a) Ne seraient pirates que les navires sans nationalité. Or il peut cependant fort bien arriver qu'un navire commettant des actes de piraterie ait une nationalité. Aussi faut-il rejeter cette exigence.

b) Ne seraient pirates que les navires appartenant à une association de brigandage maritime. Certains ont en effet affirmé que la piraterie était le brigandage « organisé » de la mer, c'est-à-dire, supposant l'existence d'une association constituée de gens se livrant sur la mer à des déprédations. Il y a là une notion trop étroite de piraterie. S'il a existé de pareilles associations, il peut y avoir aussi des pirates qui exercent isolément leur criminel métier. Rien n'empêche la piraterie individuelle. On doit se borner à dire que la piraterie est le brigandage pratiqué sur mer ; « l'organisation, remarque Jeannel, pourra avoir pour conséquence de donner plus de force, plus d'ampleur à la piraterie ; elle pourra la légaliser en quelque sorte, la transformer en institution reconnue et acceptée, en faire la base et la raison d'être d'un Etat pendant plusieurs siècles ; mais elle ne

doit pas prendre place parmi les caractères propres de la piraterie. »

La piraterie étant définie et analysée, nous allons maintenant examiner les différentes conséquences qui en découlent.

CHAPITRE III

CONSEQUENCES DE LA PIRATERIE

Dans l'institution de la piraterie, qui, au point de vue des principes, domine le droit maritime de la paix, comme l'institution des prises domine le droit maritime de la guerre, nous trouvons l'individu comme objet du droit international.

Les individus sont en effet objets de droit international dans tous les cas où le droit international règle directement la conduite des individus comme tels. Ainsi les individus qui font de la piraterie commettent une infraction à la règle de droit international qui l'interdit. Si ce n'était à cause de cette règle de droit international, ils ne seraient pas soumis à la juridiction de l'Etat étranger dans les mains duquel ils tombent. La situation est essentiellement la même dans les cas où de nombreux traités contre l'esclavage ou de semblable nature, font une défense directe aux individus, ou dans lesquels les parties contractantes se donnent mutuellement le droit de punir les coupables qui sont ressortissants de l'autre partie.

Le droit international permet à tous les Etats de poursuivre les pirates et de les juger. De nombreux auteurs en concluent que la piraterie constitue un crime international et que la violation de la règle du droit des gens, qui lui imprime ce caractère se confondant ici avec l'acte individuel du pirate, celui-ci doit être considéré, dans les rapports

avec les Etats qualifiés pour le punir, comme objet de droit international. Mais on a fait remarquer à l'encontre de cette thèse, que l'on peut raisonner autrement. N'est-il pas possible en effet d'admettre que le droit international, en pareille matière, attribue simplement aux Etats une compétence spéciale pour punir « en vertu de leur droit interne » les actes de piraterie commis en dehors de leur territoire ? La règle ainsi interprétée, aurait donc uniquement pour objet d'étendre la compétence du droit interne et ne ferait nullement apparaître le pirate comme objet du droit international. On peut parler également de compétences extra-territoriales pour celles qui permettent à tous les Etats d'une part de poursuivre, d'arrêter et de juger les pirates, d'autre part de continuer dans la mer territoriale la poursuite d'un navire de commerce commencée en haute mer.

On voit par là que les avis sont partagés pour faire ou non du pirate un objet du droit international.

Quant à nous, nous croyons que le pirate peut être considéré comme un objet du droit international, en ce sens que tout navire est autorisé à arrêter et à juger les pirates qui deviennent ainsi passibles d'une répression universelle. Le pirate ne peut se voir reprocher par toutes les nations qu'un crime international ; mais s'il y a un crime au regard de toutes les nations, c'est que l'individu est tenu d'un devoir international vis-à-vis de toutes. Il n'est même pas nécessaire et indispensable de supposer qu'il y ait un devoir propre de l'individu au regard de l'ensemble de la société internationale. Il n'est pas nécessaire d'imaginer aussi qu'il y aurait un crime du droit des gens qui soit la piraterie par quoi l'individu soit tenu de devoirs vis-à-vis de tous les Etats du monde. Il s'agit ici simplement de l'exercice d'une police générale par l'une quelconque des nations agissant pour le compte de toutes les autres.

Le brigandage sur mer présente ce caractère qu'il met en mouvement la répression universelle. Son auteur est hors la loi, c'est-à-dire que n'ayant plus droit à la protec-

tion d'aucun Etat, il n'est plus responsable devant aucun d'eux en particulier, mais devant tous de la manière la plus générale. Le pirate, suivant une formule très répandue est « dénationalisé ».

Est-ce à dire que les différents membres de l'équipage, auteurs ou complices du crime de piraterie perdent leur nationalité ? Nullement. Un très grand nombre de rapports, les uns de droit public, les autres de droit privé, se fondent sur cette nationalité, indispensable à l'individu. A tout homme doit correspondre une nationalité. Hors peut-être l'attentat commis par le membre d'une nationalité contre la nation elle-même à laquelle il appartient — et en ce cas l'exil suffirait — c'est une erreur que de vouloir faire entrer la perte de la nationalité parmi les peines. Il ne doit pas y avoir de perte de nationalité à titre de déchéance, si, d'une façon générale la déchéance d'une nationalité déterminée ne s'accompagne pas de la conservation ou de l'acquisition éventuelle d'une autre nationalité. Qu'entendre alors par « dénationalisation » du pirate ? On veut simplement dire que le principe de l'autorité exclusive de l'Etat du pavillon cesse sur tous les membres de l'équipage, y compris les passagers puisque ceux-ci sont, dans le cas d'un navire pirate, ou les complices des pillages ou les victimes des brigands. D'ailleurs, par hypothèse, le pirate est un navire qui n'a pas de passagers. Car, dès le premier acte de piraterie, les passagers sont ou supprimés ou réduits à l'impuissance, par conséquent dans l'impossibilité de faire entre eux des actes juridiques au cours d'une navigation régulière. Dès lors le principe dit de « la territorialité du navire » disparaît en haute mer. Dès la révolte, l'autorité de l'Etat du pavillon qui s'exerce sur le navire pendant sa navigation d'une manière exclusive en ce qui concerne tous les hommes de l'équipage et, le cas échéant, les passagers, cesse immédiatement, le maître du navire se trouvant en révolte ouverte contre l'Etat dont il porte le pavillon. Dès l'instant que la piraterie a éclaté, celui qui a pris autorité sur le navire refuse par là-même celle de l'Etat dont il arbore le pavillon. A partir du moment où il n'est

plus placé sous la protection de l'Etat du pavillon, le navire n'est plus qu'une épave. N'importe qui peut venir à son bord, faire n'importe quel acte, même de force, pourvu qu'il ait un caractère de police vis-à-vis du pirate. On voit par là que toute autorité n'a pas cessé d'exister ; si elle continue, elle cesse simplement d'être exclusive.

Pour beaucoup d'auteurs également les bâtiments pirates sont des bâtiments qui, eux aussi, n'ont plus de nationalité. Entendue dans un sens absolu, cette affirmation doit être rejetée comme inexacte. Dans la réalité nécessairement tout navire quelconque, fût-il employé à des actes de piraterie, a été construit dans un pays déterminé, et est la propriété de certains individus et a, à son bord, un capitaine et des hommes d'équipage qui ont, ainsi que nous l'avons vu, une nationalité. Un navire pirate peut donc, comme tout autre navire, satisfaire aux conditions exigées dans un pays donné pour la nationalité de ses navires. Ainsi, si un navire qui se livre à la piraterie est, pour les deux tiers propriété italienne et si son capitaine et les deux tiers de son équipage sont italiens, il aura droit d'arborer le pavillon italien. Il pourra au contraire prétendre à la nationalité néerlandaise, s'il appartient pour moitié à des néerlandais, quelle que soit la nationalité de son capitaine et de son équipage. En fait le pavillon arboré est toujours un faux pavillon ou un pavillon noir, le plus souvent « à tête de mort », particulier aux pirates mais sans aucune valeur internationale. De plus, pour pouvoir prétendre à un pavillon, les navires pirates ne satisferont que très rarement aux conditions exigées et qui consistent dans l'indigénat du capitaine et d'une partie ou de la totalité de l'équipage ; sur de pareils navires se trouve généralement un ramassis d'hommes peu recommandables et appartenant aux nationalités et races les plus diverses.

En général les navires pirates n'ont pas de nationalité apparente, ou, s'ils en ont une, elle ne correspond pas à leur nationalité réelle. Ainsi que nous venons de le dire, les navires pirates, pour dépister la surveillance, naviguent souvent sans pavillon ou encore avec des faux pavillons dont

ils changent continuellement suivant le lieu et la situation du moment. Toutefois il convient de faire observer qu'il n'y a pas là un fait qui soit spécial à la piraterie. Il n'est donc pas exact de dire que la nationalité soit véritablement incompatible avec celle-ci. Au surplus, si un navire pratique la piraterie, cela ne prouve pas qu'il a été forcément créé pour se livrer à cette dangereuse industrie ; il peut avoir eu à l'origine un objet légitime et, dès lors, doit avoir été régulièrement inscrit sur les registres de nationalité d'un pays déterminé.

Nous voyons donc que la prétendue dénationalisation du pirate ne doit être présentée que comme une conséquence du crime de piraterie signifiant tout simplement que l'Etat dont le pirate relève le prive de sa protection et l'abandonne à la poursuite générale.

Parler de la dénationalisation du pirate, c'est employer une formule dépourvue de toute rigueur juridique ; et Pella a raison de considérer la théorie de la dénationalisation comme inadmissible et comme inutile : pour lui, comme pour Travers, le navire pirate doit avoir une nationalité et il la garde, même s'il a perpétré des actes de piraterie ; cette nationalité est indifférente et n'est pas à considérer pour l'exercice de la répression. Par contre, quant aux raisons qu'il donne de son opinion, il nous paraît errer complètement et traiter la question en s'inspirant uniquement du droit pénal international : « Le pirate, dit-il, est un délinquant de droit commun ; pour l'exercice de la répression des infractions de droit commun, la nationalité du délinquant n'entre pas en ligne de compte ; la loi pénale s'applique en vertu du principe de la territorialité ; elle ne connaît pas le citoyen, mais l'homme. De même en matière de piraterie du droit des gens, on ne punit pas le pirate en sa qualité de citoyen d'un Etat déterminé, mais on punit au contraire l'homme qui agit contrairement à tous les principes de la vie sociale et à toutes les lois de l'humanité. » Or ici tout ceci ne porte pas, la loi pénale s'appliquant aussi bien en vertu du principe

de la nationalité du délinquant qu'en vertu de celui de la territorialité.

La formule « dénationalisation du pirate » est contraire aux principes les plus essentiels de la nationalité, que celle-ci se perde à titre de peine ou de déchéance. Ensuite, il n'appartient pas encore au droit international de lier la perte de la nationalité à la commission de tel ou tel acte. Il y a là une compétence réservée exclusivement au droit interne. Dire que le pirate est dénationalisé, dire du navire pirate qu'il n'a plus de pavillon, c'est parler par voie de fiction. Sans doute, les choses se passent comme si le pirate perdait sa nationalité, en ce sens qu'il perd son droit à la protection du pavillon qui serait sien — n'était le caractère odieux des actes accomplis par lui — et que l'Etat lui-même dont le navire pirate bat pavillon ou dont le navire est le ressortissant perd le droit de le protéger contre la punition dont il s'est rendu passible. Ce qui se perd, ce qui disparaît par la dénationalisation du pirate, c'est le caractère de national, ce sont les conséquences attachées à la nationalité, et non pas la nationalité elle-même du pirate, du navire pirate et de son équipage. Point n'est besoin d'imaginer une prétendue perte de la nationalité. La dénationalisation du pirate signifie purement et simplement qu'en vertu de la coutume internationale, chaque Etat a l'obligation d'abdiquer l'exercice de son droit de protection à l'égard d'individus qui s'en sont rendus indignes et qui se trouvent devenus, ce que Lorimer appelle des criminels cosmopolites, c'est-à-dire exposés à une répression universelle.

Cette répression universelle est la véritable conséquence de la piraterie, celle-ci étant un crime de droit international, a-t-on dit. Pratiquement il faut entendre par là — comme le fait très justement remarquer Ortolan — que « tout navigateur est autorisé à arrêter les pirates dont les actes quels qu'en soient les auteurs et en quelque lieu qu'ils aient été commis, tombent sous la juridiction des tribunaux de chaque Etat ». C'est la transcription dans la pratique de la fameuse formule cicéronienne « *pirata non est perduel-*

lium numero, sed communis hostis omnium » (de officiis. Lib. I, 89). Tout le monde est d'accord pour admettre que le pirate est passible d'une répression universelle.

L'expression : « La piraterie est un crime du droit des gens » a été critiquée à plus d'un titre, sans doute parce qu'il n'existe pas de tribunal international pour assurer la répression de la piraterie. De même, l'expression ne signifie pas que c'est un crime qui n'est pas spécial à chaque pays et que répriment toutes les nations, car à ce titre, il y aurait beaucoup de crimes qui seraient des crimes du droit des gens, par exemple, l'assassinat. Mais elle doit être entendue en ce sens que la piraterie autorise de la part des Etats de la communauté internationale des mesures de police et de juridiction qui ne sauraient être prises par eux à l'égard d'autres activités. Le pirate peut être appréhendé en haute mer en dérogation aux règles de la police de la haute mer. Point n'est besoin qu'il y ait identité entre le pavillon du navire de police et le pavillon arboré par le pirate. Le pirate peut être jugé par les tribunaux de tout Etat, alors même qu'il n'existe entre le pirate et l'Etat dont il s'agit aucun de ces liens qui fondent normalement la compétence pénale, soit la territorialité, soit la nationalité ou encore la quasi territorialité. Un acte de piraterie est un acte susceptible de répression par tous les Etats de la communauté internationale simplement à raison de la nature de cet acte, quel que soit son auteur, ou quel que soit le lieu où il a été commis. C'est dans ce sens que s'exprime J.-B. Moore quand il dit de la piraterie qu'elle constitue : « an offence against the law of nations » : Les pirates sont sur mer ce que sont sur terre ces bandes organisées volant et assassinant sur les grandes routes. Seulement les pirates prenant pour théâtre de leur brigandage un terrain neutre, un bien commun à tous les hommes, et attaquant indistinctement toutes les nations, leur métier est encore plus préjudiciable à la société. Ainsi la véritable conséquence de la piraterie est que tout navire est autorisé à arrêter les pirates et à les juger. Cette dérogation à la plus notable conséquence du principe de la liberté de la

mer est coutumière et générale. La matière de la piraterie constitue une exception, fondée sur la coutume, au principe en vertu duquel un navire de guerre ne peut faire d'actes d'autorité en haute mer qu'à l'égard de navires battant même pavillon que lui.

Comment expliquer que les pirates puissent être poursuivis par les navires de tous les Etats et que la juridiction du capteur soit compétente pour les juger. On peut donner les trois raisons suivantes à cette extrême sévérité :

a) La piraterie constitue une faute très grave allant parfois jusqu'à mort d'hommes et, d'autre part elle fait courir de grands dangers à tous les pavillons. Les pirates étaient le plus souvent impunis, d'où la nécessité de les appréhender et de leur infliger des châtimens exemplaires.

b) Si l'on tient compte du lieu de commission de la piraterie, il faut retenir que celle-ci étant commise en pleine mer, espace anétatique, il n'y a alors aucune compétence à base territoriale.

c) Enfin on tient compte de la situation juridique du pirate lui-même : il n'a pas de nationalité — et nous savons ce qu'il faut entendre par là — ; il arbore un faux pavillon ou un pavillon noir qui n'a aucune valeur internationale. Même si le pirate arbore un pavillon authentique, on le considère comme ayant perdu sa nationalité ; il perd son droit à la protection de son pavillon. Toutes les lois des pavillons des navires qui répriment les pirates sont compétentes comme en face d'une épave. Il n'y a pas à redouter de conflits de juridiction.

Au cours de ce chapitre nous avons vu que le pirate, devenu objet du droit international, ne perd pas sa nationalité et que le navire conserve lui aussi sa nationalité. Mais il devient l'objet des poursuites des navires de tous les Etats et justiciable de tous. C'est cette chasse sus aux pirates qui va maintenant nous retenir dans les trois chapitres suivants : La découverte du pirate ; la poursuite du pirate ; la saisie du pirate.

CHAPITRE IV

LA DÉCOUVERTE DU PIRATE

Avant de procéder contre un pirate, le bâtiment qui l'arrête doit s'assurer de sa qualité réelle. Le rapport de M. Matsuda contient sur la manière de procéder contre les pirates les règles ci-après :

« Avant de procéder contre les pirates, il faut d'abord s'assurer s'ils le sont réellement. Le simple fait de hisser un pavillon ne prouve pas qu'on ait le droit de l'arborer. Aussi, dans le cas où un navire serait suspecté de piraterie, faut-il recourir à d'autres moyens pour établir la nationalité. En cette matière la pratique et le droit sont d'accord pour reconnaître le principe suivant : tout navire de guerre qui n'a que des soupçons est autorisé à s'assurer de la qualité véritable d'un bâtiment suspect. Il ne faut user de ce droit qu'avec circonscription et réserve. La responsabilité de l'intervention incombe au commandant. Si, après un examen du navire soupçonné, il est démontré que les soupçons n'étaient pas fondés, le capitaine du navire suspecté aura droit à réparation. »

C'est un point très controversé que de savoir si le simple soupçon justifie la saisie, la perquisition ou même seulement l'enquête au pavillon à l'égard d'un navire ne battant pas même pavillon que le navire de police. La doctrine anglaise admet l'arrêt et l'enquête du pavillon. Telle est l'opinion de Hall par exemple. Par contre la doctrine américaine repousse généralement l'arrêt des navires étrangers

pour soupçon de piraterie, à moins bien entendu d'accords internationaux entre les Etats des pavillons intéressés ; il faut reconnaître que la raréfaction des cas de piraterie fournit de puissants arguments à cette thèse.

Quant à la thèse de l'interdiction absolue non seulement de la saisie et de la perquisition pour soupçons de piraterie, mais même de l'arrêt et de l'enquête de pavillon, elle est soutenue par Tambaro. Pourtant il semble bien que la répression de la piraterie implique nécessairement le droit d'examiner, sans égard au pavillon arboré, les vaisseaux éveillant dans l'esprit de ceux qui sont chargés de la police des mers, des doutes sur leur véritable caractère. Sinon il serait par trop facile à un pirate d'éviter toute capture en se mettant à couvert sous un pavillon quelconque. Ce droit de visite en temps de paix, au cas de soupçons de piraterie, exception au principe de la liberté des mers, a sa cause dans l'impossibilité de juger du vrai et réel caractère d'un vaisseau d'après la nationalité du pavillon qu'il a arboré. La nécessité est ici un rude adversaire des principes. D'ailleurs ce droit de visite est toujours fait sous la responsabilité des commandants des navires de guerre quant aux conséquences des mesures prises sans motifs suffisants. Il faut préciser que la thèse autorisant le droit d'arrêt et l'enquête de pavillon n'est admissible qu'en ce qui concerne la piraterie du droit des gens et qu'elle n'est pas tolérable pour la piraterie dite « par analogie » ou « de droit interne ».

« Si au contraire, les soupçons de piraterie sont confirmés, le commandant du navire de guerre pourra procéder à l'arrestation du pirate ». C'est d'après un ancien droit coutumier que les vaisseaux de guerre de tous les Etats de la communauté des peuples — nous verrons plus loin ce qu'il en est pour les navires de commerce et privés — ont le droit de prendre à partie en haute mer les vaisseaux des pirates, et cela sans se demander quel pavillon le vaisseau pirate porte et à quelle nationalité appartiennent les personnes se trouvant à son bord. Il s'agit ici d'une police maritime internationale destinée, sans aucun doute, à assurer la liberté des mers.

Ainsi nous voyons que les mesures spéciales tendant à la découverte des actes de piraterie commis en haute mer sont principalement la vérification du pavillon et le droit de visite. Si en temps de guerre, le droit de visite est absolument général et permis même vis-à-vis des navires neutres, en temps de paix il n'est admis qu'exceptionnellement en matière de piraterie, car s'il était plus étendu, il porterait une grave atteinte à la liberté des mers. Les commandants des navires de guerre ne doivent d'ailleurs user du droit de visite qu'avec prudence et réserve, car s'il est prouvé que leurs soupçons n'étaient pas fondés et que c'est sans motif sérieux qu'ils ont exercé le droit de visite, le capitaine du navire suspecté pourra réclamer des réparations ou une indemnité suivant le cas. Du reste, dans certaines mers, l'apparence extérieure d'un navire ne permet souvent ni doute ni hésitation. L'œil exercé d'un marin ne s'y trompe pas. A ce propos rappelons que la piraterie ne se conçoit guère que de la part des bateaux privés. Un navire ayant le caractère public ne peut, tant qu'il garde ce caractère, être considéré comme un navire pirate. S'il commet des méfaits il est justiciable de l'Etat dont il relève, s'il se révolte il cesse d'avoir le caractère public. Signalons enfin qu'on soutient généralement que les insurgés dont l'état de belligérance n'est pas reconnu ne peuvent exercer le droit de visite ; et s'ils essaient d'en user, ils courent le risque d'être traités en pirates. Le cas du *Huascar* que nous étudierons ultérieurement en est un exemple frappant. D'autre part en une occasion où le capitaine d'un navire avait pris la mer dans l'ignorance de la guerre et avait résisté à la visite en supposant que le croiseur arraisonneur était un pirate, la Cour des prises d'Angleterre, en 1803, tint pour acquis qu'il avait agi de bonne foi, et le bateau — en l'occurrence le *St-Jean Baptista* — fut relaxé.

Le pirate étant découvert, on va pouvoir procéder alors à son arrestation. Mais ce n'est parfois qu'après une poursuite longue et mouvementée, comme nous allons le constater dans le chapitre suivant, qu'on y parviendra.

CHAPITRE V

LA POURSUITE DU PIRATE

Le pirate poursuivi pourra ou échapper aux navires qui lui font la chasse ou être capturé par eux. La poursuite en elle-même ne présente rien de bien particulier ; mais la question qui nous intéresse ici est de savoir quand et jusqu'où peuvent être poursuivis les pirates dans la mer territoriale. Ou bien encore : la poursuite d'un pirate découvert en haute mer peut-elle être continuée dans la mer territoriale d'un Etat étranger, c'est-à-dire, dans les lieux relevant de la souveraineté d'un Etat déterminé ?

Certains auteurs tels que Travers, Despagnet et de Boeck ont considéré une telle poursuite comme un empiètement apporté à la souveraineté de l'Etat côtier. Signalons qu'en 1869 un navire de guerre espagnol poursuivait les insurgés cubains, arbitrairement réputés pirates, dans les eaux territoriales des possessions britanniques ; et l'Angleterre protesta.

Pour d'autres, au contraire, la continuation des poursuites ne saurait faire aucun doute. Telle est l'opinion de de Louter dont la solution est d'ailleurs en partie admise par le sous-comité d'experts de la S.D.N., dans son projet de disposition pour la répression de la piraterie. Ce projet dispose en effet que la poursuite commencée en haute mer pourra être continuée, même dans les eaux territoriales d'un Etat, quand celui-ci n'est pas en mesure de continuer

la poursuite et à la condition que le jugement de l'affaire lui soit confié de toute façon. De Louter déclare de son côté qu'« en général on ne voit pas d'objection au droit de poursuite dans les eaux territoriales, si l'autorité territoriale n'est pas méconnue intentionnellement », qu'« autrement ce n'est permis qu'en vertu d'une convention » et que « dans ce cas, le saisissant doit abandonner le navire et l'équipage à la justice territoriale. »

En principe, c'est au souverain du territoire qu'incombe seul dans les eaux territoriales, la protection des intérêts du pays et celle des intérêts internationaux. Mais lorsqu'il s'agit d'actes qui s'accomplissent en vue de la sécurité des rapports internationaux, il paraît raisonnable de présumer le consentement tacite du gouvernement du territoire au cas où celui-ci ne serait pas en mesure de continuer lui-même efficacement la poursuite.

La solution contraire aurait pour résultat de faciliter la fuite et l'impunité des pirates quand l'Etat riverain n'a pas pu prendre à temps les mesures nécessaires à la poursuite. Mais dans un cas pareil, le jugement de la piraterie appartiendra à l'Etat maître des eaux territoriales. C'est bien là l'hommage dû à sa souveraineté. Nous nous rangerons absolument à cette dernière manière de voir. La poursuite de la part d'un navire de guerre étranger n'apporte en effet aucun préjudice à l'Etat côtier. D'autre part l'exercice exclusif de la juridiction répressive est respecté, puisqu'on attribue le jugement de l'affaire aux autorités compétentes de l'Etat riverain.

Cependant certaines difficultés — d'ailleurs fort rares — peuvent surgir et des conflits de compétences peuvent s'élever quant au jugement des pirates, entre l'Etat dont le navire a poursuivi les pirates et l'Etat riverain. Qui sera compétent pour une poursuite commencée en haute mer, continuée dans les eaux territoriales et achevée en haute mer où a eu lieu la capture ? Cas peu fréquent, le pirate ayant réussi à se soustraire à la poursuite dans les eaux territoriales et à regagner la haute mer. D'après le projet du sous-comité d'experts de la S.D.N. dont nous avons

parlé, l'Etat côtier serait seul compétent étant donné que la poursuite a été continuée dans ses eaux territoriales. De son côté, l'Etat dont les navires ont fait la poursuite pourrait prétendre à la juridiction vu que l'appréhension ne s'est faite qu'en haute mer. Pour nous, étant donné que la phase principale est la capture du pirate, nous estimons, pour éviter toute controverse, que la compétence devrait dépendre exclusivement du lieu de la capture, indépendamment de tous les lieux où a pu s'exercer la poursuite. Dans l'hypothèse présente, une distinction doit donc être faite :

a) La poursuite commencée en haute mer pourra être continuée dans les eaux territoriales d'un Etat bien déterminé, excepté quand celui-ci sera en mesure de la continuer lui-même.

b) Dans le cas où la capture des pirates aura eu lieu dans les eaux territoriales, le jugement de l'affaire sera, mais dans ce cas seulement, confié aux autorités de l'Etat riverain.

Avant d'en terminer avec ce chapitre, signalons ce fait que le droit de poursuite du pirate de la haute mer vers les eaux territoriales est inverse du droit de poursuite ordinaire de la mer territoriale vers la haute mer. Ce dernier est un droit complémentaire de ceux que l'Etat riverain possède sur les eaux adjacentes. C'est la sanction finale du respect des droits accordés aux Etats riverains sur les eaux contiguës et consistant en une chasse commencée dans les eaux adjacentes et pouvant être continuée, dans certaines conditions, en haute mer, à l'encontre d'un navire étranger autre qu'un bâtiment de guerre, une infraction ayant été commise par ce navire étranger dans les eaux adjacentes.

Pour être régulière une telle poursuite doit répondre à de nombreuses conditions, entre autres :

a) Il faut que l'infraction soit commise dans les eaux adjacentes, alors que le fait de piraterie doit être perpétré en haute mer pour que la poursuite dans les eaux territoriales soit permise.

b) Il faut que le commencement de la poursuite se soit passé dans les eaux adjacentes, alors que la poursuite du

pirate dans la mer territoriale doit d'abord avoir eu lieu en haute mer.

L'exercice abusif du droit de poursuite, dans les deux cas, engage la responsabilité de l'Etat qui poursuit.

La poursuite ayant été bien menée, le navire pirate ne pourra plus échapper à la capture. C'est donc la saisie du pirate qui doit maintenant faire l'objet de notre étude.

CHAPITRE VI

LA SAISIE DU PIRATE

La piraterie universelle supposant essentiellement la perpétration des actes matériels de violence ou de déprédation dans des lieux échappant à toute souveraineté, tous les Etats ont le droit d'exercer par leurs navires le droit de police contre les individus qui compromettent la sécurité de la circulation. Les navires de l'Etat de n'importe quel pays ont qualité pour arrêter en haute mer les bâtiments qui n'ont pas de nationalité reconnue et qui ne sont pas en mesure de fournir les preuves nécessaires de leur existence juridique ; ils ont aussi le droit de les emmener dans un port comme suspects de piraterie. Cette règle est indispensable pour sauvegarder les droits de paisible navigation. Mais la question qui se pose alors est de savoir quels sont les navires des différents Etats qui peuvent courir sus aux pirates et les capturer.

Certains auteurs, comme Nys, Oppenheim, Wheaton, estiment que les pirates, étant les ennemis de l'humanité et, en conséquence, hors la loi, peuvent être pris en chasse et capturés par toutes sortes de bâtiments, même par des navires de commerce ou de plaisance. D'après une opinion répandue en Angleterre spécialement, et erronée à notre avis, non seulement les vaisseaux de guerre mais même les bateaux de commerce de tous les Etats ont le droit de prendre à partie les pirates. Ainsi ces auteurs attribuent

aux navires privés le droit de réprimer la piraterie. De même Ortolan paraît admettre, par l'expression très générale qu'il emploie « tout navigateur », le droit pour les navires privés de procéder à l'arrestation des pirates. Il va sans dire que si un navire privé est attaqué par des pirates, il se trouve en état de légitime défense et il peut capturer le navire pirate et s'assurer de la personne des pirates eux-mêmes.

Des auteurs qui sont des spécialistes du droit pénal inclinent aussi vers la solution autorisant les navires privés à appréhender en toutes circonstances les pirates ; ainsi font Liszt et Max Fleischmann. Quant à Pella, sans contester les puissants motifs qui plaident en faveur du droit exclusif des navires de guerre à la police des mers, il incline vers une solution accordant aussi aux navires privés le droit de prendre des mesures urgentes de police qui s'imposent lorsqu'ils se trouvent en face d'une piraterie flagrante ou quasi flagrante. Par exemple si un navire de commerce aperçoit un navire attaqué par des pirates (piraterie flagrante) ou s'il aperçoit ces derniers s'enfuyant avec leur butin (piraterie quasi flagrante), il faut sans aucun doute lui accorder le droit d'arrêter les pirates en pleine mer et de s'en rendre provisoirement maître. Cette solution s'appuie d'ailleurs sur le système admis à l'intérieur des Etats en ce qui concerne la poursuite des crimes flagrants et quasi flagrants. Ainsi on fonde cette notion de la participation des navires privés à la répression de la piraterie sur le caractère de flagrant délit ; on assimile leur action à celle du bon citoyen qui, voyant devant lui commettre un crime, arriverait aussitôt avant même que la police soit en état de se saisir du malfaiteur, le prendrait et le remettrait aux autorités. Vis-à-vis du pirate le navire de commerce serait donc qualifié pour agir, tout au moins au titre de police, c'est-à-dire pour appréhender et pour saisir. La reconnaissance de ce droit est indispensable, selon Pella, si l'on veut assurer dans tous les cas l'arrestation des malfaiteurs. Une telle collaboration des particuliers au maintien de l'ordre public est encore plus admissible dans

les lieux qui, précisément, ne relèvent d'aucune souveraineté et où la découverte et l'appréhension des pirates rencontrent plus de difficultés que sur les territoires des différents Etats qui ont une police ou une gendarmerie nombreuse, avec des forces fixes et mobiles capables d'intervenir efficacement en toutes circonstances. Pella estime même qu'il serait nécessaire qu'une convention internationale reconnaisse, en cas de piraterie flagrante et quasi flagrante « la faculté pour tous les navires (ou aéronefs) privés se trouvant dans un lieu échappant à toute souveraineté, ainsi que pour les particuliers dans les territoires sans maître, d'arrêter les pirates et de s'en rendre provisoirement maîtres, à la condition de les conduire immédiatement dans le port le plus proche ou de les remettre au premier navire de guerre ou à tout autre représentant qualifié d'un Etat déterminé rencontré sur leur route. »

En opposition à tous ces points de vue, la plupart des jurisconsultes soutiennent que les navires de guerre seuls ont le pouvoir de se saisir des pirates. En effet, si le navire pirate est un danger commun et constant, les bateaux de plaisance et de commerce ne sont à son égard qu'en état de légitime défense que s'il commet un acte d'hostilité vis-à-vis d'eux. Et les bâtiments qui n'appartiennent pas à une flotte de guerre ne possèdent pas en principe un droit de police et de juridiction quelconque. Ce n'est donc que s'il est attaqué ou menacé par un pirate, qu'en vertu du droit de légitime défense, un navire autre qu'un navire de guerre, peut exercer le droit de saisie. C'est en ce sens que se prononcent notamment Despagnet, de Boeck, Stiel et Travers.

Le fait de maintenir la police des mers exclusivement aux navires publics semble — quant à nous — une doctrine plus sûre et une pratique meilleure. Les navires privés auront bien des moyens, sans aller jusqu'au pouvoir d'arrestation redoutable et facilement susceptible de dégénérer en abus, de faciliter la tâche des navires de police en fournissant notamment par T.S.F. des renseignements aussi précis que possible sur les faits de piraterie qu'ils

auront connus. C'est même un devoir pour les capitaines de navires de commerce qui ont rencontré des pirates et qui n'ont pas été attaqués par eux, de signaler la rencontre de ces brigands de la mer aux navires qu'ils trouvent sur leur route, ou aux plus prochaines stations navales. Le droit de police ne saurait être accordé qu'aux commandants des navires de guerre parce qu'ils offrent seuls les garanties suffisantes et indispensables, grâce à leur force, leur organisation même et à leur participation à la puissance publique de l'Etat.

Ainsi tous les navires de guerre sont chargés de la police et ont le droit d'agir sans se laisser arrêter par l'exception du pavillon. A ce propos, il arrive que l'on émette, à tort, l'avis que les vaisseaux de guerre doivent prendre à partie uniquement les bateaux de pirates qui portent le même pavillon national et qui se trouvent en la possession de gens ressortissant à l'Etat dont le navire de guerre bat pavillon. Mais les navires de guerre de n'importe quel pays ont qualité pour arrêter en mer les bâtiments qui n'ont pas de nationalité reconnue et qui ne sont pas en mesure de fournir les preuves nécessaires de leur existence juridique ; ils ont le droit de les emmener dans un port comme suspects de piraterie. Cette règle est indispensable pour sauvegarder les droits de paisible navigation.

Ayant fait l'objet d'une saisie, le pirate, malgré le caractère odieux de son crime, a droit à être jugé. C'est donc au jugement du pirate que nous consacrerons l'étude de notre prochain chapitre.

CHAPITRE VII

LE JUGEMENT DU PIRATE

Objet d'une saisie, le pirate sera conduit par le capteur, pour y être jugé, dans un de ses ports ou dans celui d'un pays quelconque ; il y sera décidé du tribunal de l'Etat qui devra statuer à son sujet. Or la question du jugement des pirates soulève plusieurs problèmes très importants. Le premier qui vient à l'esprit est celui de savoir qui doit juger.

§ 1^{er}. — *Qui doit juger ?*

Un premier point à affirmer, c'est que les pirates, si odieux que soient leurs crimes, doivent être jugés régulièrement. Il est une erreur répandue chez certaines classes de personnes, erreur qui consiste à croire que tous ceux qui ont arrêté les pirates ont le droit de les mettre à mort sans l'intervention de l'autorité publique ; de les juger très sommairement et de les pendre aussitôt au bout des verges. Cette coutume quelque peu barbare et sujette à de graves abus a pu être autorisée anciennement. Elle ne doit plus l'être de nos jours. Nous lisons en effet dans une loi anglaise du commencement du xvi^e siècle : « si les pirates commettent quelques pirateries sur l'Océan et qu'ils soient pris sur le fait, les vainqueurs ont le droit de les pendre au grand mât, sans aucune condamnation solen-

nelle ». Il faut s'élever avec Ortolan contre cette manière de voir.

A présent, chez aucun peuple civilisé, la justice maritime n'est aussi expéditive. Les pirates capturés doivent être déférés aux tribunaux compétents. C'est seulement pour leur arrestation que les formes ordinairement usitées quand il s'agit d'autres criminels n'ont pas lieu à l'égard de ceux-ci, précisément parce qu'il y a impossibilité de suivre ces formes à cause de la nature des choses. D'autre part il est de bonne justice de les négliger, puisque les pirates sont en état permanent de flagrant délit. Ainsi personne ne doute aujourd'hui que les pirates doivent être régulièrement jugés. Ce jugement a lieu selon les dispositions légales de l'Etat qui s'est assuré de leurs personnes ou bien à qui ils ont été régulièrement remis. Il doit y être procédé conformément aux règles du droit pénal en usage dans les Etats civilisés.

Ce sont les tribunaux de l'Etat capteur qui, en principe, doivent juger les pirates sauf dans les deux cas suivants :

a) Si une convention internationale en décide autrement ; ainsi d'après un accord du 11 novembre 1902, entre l'Italie et la Turquie, les pirates doivent être jugés par les tribunaux de leur nationalité.

Rappelons également les instructions provisoires aux navires allemands du 20 août 1877 au sujet des pirates chinois. Ortolan montre que plusieurs nations peuvent convenir entre elles que les pirates saisis en mer seront jugés d'après les lois d'un Etat déterminé. Les nations peuvent même fixer des limites conventionnelles dans la mer ; les conventions n'obligeant que ceux qui les ont contractées.

b) Si la législation de l'Etat auquel appartient un navire capteur ne revendique pas compétence pour ses tribunaux : c'est ainsi qu'aux termes de la législation allemande (article 4 du Code pénal, *a contrario*) les tribunaux allemands ne sont pas compétents à l'effet de juger des actes de piraterie commis par des étrangers en mer contre un navire non allemand. Un tribunal allemand ne pouvant pas punir

un étranger à raison de piraterie commise en pleine mer, sur un navire de nationalité autre qu'allemande, c'est reconnaître que le droit pénal, concernant la piraterie que les États créent à leur gré, peut restreindre ou élargir le principe de la territorialité des lois pénales. De même, il a été jugé aux États-Unis que les juridictions américaines sont incompétentes d'après l'article 8 de la loi du 30 avril 1790 pour connaître des faits de piraterie accomplis en haute mer par des individus de nationalité inconnue contre des navires étrangers (affaire *United States*). Mais actuellement est en vigueur aux États-Unis d'Amérique la règle suivante : « Toute personne qui a commis en haute mer le crime de piraterie, défini par le droit des gens, et se trouve ensuite sur le territoire des États-Unis d'Amérique, qu'elle y soit amenée ou découverte, est passible de la peine de mort. » Cette disposition se base sur la constitution américaine qui confère au Congrès le droit d'édicter des règles sur la poursuite de la piraterie et des crimes commis en pleine mer, ainsi que la poursuite des délits contre le droit des gens. La constitution prévoit donc, en principe, la possibilité de poursuivre les délits commis hors du territoire, indépendamment de la nationalité de l'auteur. De même la piraterie est poursuivie par les tribunaux anglais indépendamment de la nationalité de l'auteur et du lieu du délit. Cette règle appartient au droit coutumier.

Nous pourrions encore donner une troisième exception à la compétence exclusive des tribunaux de l'État capteur : c'est celle du cas où la capture a eu lieu en mer territoriale. Nous y avons suffisamment insisté dans notre étude sur « La poursuite du pirate », pour ne pas y revenir.

Ainsi, en général, le droit de juger les pirates est conféré au capteur. Le traité de Montévidéo du 23 janvier 1899 a posé d'une manière générale, dans son article 13, la règle que : « les délits considérés comme délits de piraterie par le droit international public restent soumis à la juridiction de l'État sous le pouvoir duquel tombent les délinquants ».

Tobar y Borgono et Travers considèrent que la compétence de l'État capteur a un caractère subsidiaire en quelque

sorte. Cette compétence devrait s'ajouter aux autres compétences telles que celles de l'Etat auquel appartient le pirate ou la victime ou encore celle du pays sur le territoire duquel le délit a été commis si on admet que la piraterie peut avoir lieu en dehors de la haute mer. Cette thèse de la juridiction exclusive du capteur a son fondement dans l'idée que le pirate n'a pas de nationalité : le pirate ne pouvant invoquer la juridiction d'aucun Etat il semble en effet naturel que la juridiction compétente soit celle du capteur.

Mais n'avons-nous pas contesté que le pirate soit nécessairement sans nationalité ? Dès lors il nous faut faire appel à un autre principe pour savoir quels tribunaux seront appelés à juger le pirate. Si on considère que la piraterie constitue un péril commun contre tous les Etats et qu'elle est un crime contre toutes les nations, ces caractères, qu'on est unanime à reconnaître, vont faire admettre la piraterie comme un crime que chaque pays est autorisé à juger. C'est une solution qui a rallié de nombreux suffrages : Philimore, Wheaton, Perels, admettent que le pirate est justiciable partout.

On a également soutenu qu'en ce qui concerne la compétence pour juger il faut se montrer très large et admettre qu'elle appartient à toutes les nations, même à celles qui n'auraient pas de navire. Du moment que, d'une manière ou d'une autre, l'auteur ou complice d'un acte de piraterie tombe en leur pouvoir, il peut être jugé. C'est un trait, dit-on, caractéristique de la piraterie, trait qui s'explique, non seulement par l'idée d'une liberté de la mer qu'il faut assurer ou protéger par tous les moyens, mais par l'idée d'une communauté de la mer qui fait, qu'appartenant à tous les Etats exerçant sur elle une participation collective indivise, au nom de cette participation, quand il s'agit d'un acte qui vient troubler le premier exercice élémentaire, fondamental de la communauté de la mer, à savoir la navigation, tous les Etats ont immédiatement compétence. La coutume internationale s'est formée d'une manière très nette en ce sens que la compétence appartient à tous les

Etats sans exception, quand bien même, dans l'aventure de tel ou tel navire, aucun de leurs intérêts particuliers ne serait engagé. La piraterie se présente ainsi comme un crime international assuré de l'universalité de répressions nationales.

On a été quelquefois jusqu'à dire que les commandants des navires de guerre avaient droit de juger eux-mêmes les pirates. Il dépend en effet des législations internes d'attribuer ou non aux commandants des navires capteurs la faculté de juger les coupables. Si le commandant du navire de guerre qui s'est emparé d'un pirate a des instructions lui permettant de procéder à son jugement, il devra appliquer les règles de la procédure militaire en vigueur à bord. Le sous-comité d'experts de la S.D.N. laisse, dans son article 6, du projet de convention, la faculté aux commandants des navires de guerre de juger eux-mêmes les pirates toutes les fois qu'ils en décideront ainsi.

Certains, comme M. A. de Geouffre de la Pradelle, y voient une exagération : la piraterie si grave soit-elle, ne doit pas faire perdre les garanties habituelles de la bonne administration de la justice. Il faut au pirate les garanties de la justice. Ce qui demeure seulement de l'ancienne justice expéditive, c'est, vis-à-vis du pirate, l'exercice que nul ne saurait contester du droit de légitime défense. Il semble bien en effet que le fait d'attribuer compétence aux commandants des navires de guerre présente des inconvénients et qu'il vaille mieux attribuer le jugement des faits de piraterie aux tribunaux répressifs permanents de l'Etat auquel revient la juridiction. La majorité des auteurs est d'accord pour admettre simplement que les navires de guerre de tous les Etats sont autorisés à arrêter en pleine mer les pirates et les capturer ; mais le capitaine de ces navires ne peut, à moins d'autorisation spéciale, juger sommairement l'équipage du navire capturé ; il doit se contenter de le faire prisonnier. C'est en ce sens que se prononça en 1668 la Cour de l'Amirauté en Angleterre et son juge, Sir Jenkins, à l'occasion de la capture de pirates algériens sur les

côtes d'Irlande. C'est également l'opinion de Bluntschli, Phillimore, Wildmann, etc...

A notre avis, il est préférable de n'admettre la compétence des commandants de navires de guerre que dans des cas exceptionnels et extrêmement graves. Le commandant du navire capteur devrait, en principe, se limiter au rôle qu'a l'officier de la police judiciaire dans la procédure ordinaire, c'est-à-dire recueillir les preuves et les témoignages, faire l'instruction préparatoire, s'assurer de la personne des coupables... etc... Mais le jugement proprement dit devrait être confié aux tribunaux répressifs permanents de l'Etat auquel revient la juridiction, c'est-à-dire en principe et quant à nous, à l'Etat du navire capteur. Devant ces tribunaux, on pourrait suivre une procédure régulière et assurer en même temps le droit de la défense. C'est seulement dans des cas exceptionnels qu'on pourrait conférer le droit de jugement aux commandants de navire. C'est ainsi que le commandant du navire de guerre pourrait lui-même procéder au jugement des coupables et même couler le navire pirate quand il se trouve dans l'impossibilité de le conduire dans un port, soit à cause de la distance, soit parce qu'il possède un effectif trop réduit pour assurer la surveillance des coupables. Il est des auteurs qui prétendent que, lorsque le pirate est pris en flagrant délit on peut procéder contre lui à une exécution sommaire, car alors il y a cas de légitime défense. A notre avis cette solution repose sur une confusion. Même en cas de flagrant délit les pirates doivent être régulièrement jugés. Ce n'est qu'au cas où le pirate se livre à des actes de violence contre son capteur que celui-ci se trouve vraiment en état de légitime défense et est en droit de le tuer.

Toutefois, c'est là une question de législation interne, l'essentiel est que la répression correcte de la piraterie soit assurée. Les tribunaux peuvent d'ailleurs être des tribunaux spécialisés, tribunaux maritimes ou Cours d'Amirauté, afin d'apprécier plus sainement, grâce à des connaissances techniques particulières, les circonstances du crime de piraterie. C'est ainsi que, d'après l'article 17 de la loi du

10 avril 1825 sur la piraterie, loi qui nous régit encore aujourd'hui, les prévenus de ce crime sont jugés par les tribunaux maritimes de l'un des chefs-lieux d'arrondissement ; et c'est avec raison que les officiers de marine se trouvent ainsi appelés à se prononcer sur les crimes de piraterie ; car la constatation et l'appréciation des faits qui constituent de pareils crimes exigent une connaissance spéciale du métier de la mer. Signalons que, d'après l'article 16 de cette même loi, la mise en jugement des prévenus doit être suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise. Cette suspension n'empêche pas les poursuites, ni l'instruction de la procédure criminelle.

La deuxième question qui se rattache au problème du jugement des pirates est relative à la solution des conflits de compétence négatifs qui peuvent surgir à l'occasion de la répression de la piraterie.

§ 2. — *Comment résoudre éventuellement
les conflits négatifs de compétence qui peuvent surgir ?*

Un point capital est d'éviter les conflits négatifs de juridiction qui peuvent surgir à l'occasion de la répression de la piraterie.

Nous avons constaté que pour les captures opérées en mer territoriale, les conflits de compétence sont évités. étant donné que l'on reconnaît la compétence obligatoire de l'Etat riverain.

On peut également rendre un tel conflit impossible si, entre deux Etats, est conclue une convention prévoyant l'Etat auquel revient la juridiction.

Le problème devient au contraire bien plus délicat quand nous nous trouvons dans l'hypothèse où c'est la carence de sa propre législation qui empêche l'Etat capteur de procéder au jugement. L'attribution de la juridiction à l'Etat capteur est la conséquence logique de ce que la piraterie est essentiellement constituée par des actes de violence dans un lieu échappant à la juridiction exclusive d'un Etat déterminé, tout Etat ayant, dès lors le droit

de juger les pirates s'il les a appréhendés. Toutefois ce droit ne peut s'exercer que si la loi pénale du pays capteur autorise elle-même la répression de la piraterie ; c'est là en effet une nouvelle condition indispensable. Si rien n'empêche un Etat de déclarer sa propre loi pénale applicable dans des lieux ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat, il faut tout de même, pour que cette loi puisse être effectivement appliquée en cas de piraterie, qu'elle prévienne par un texte précis soit l'infraction de piraterie elle-même, soit au moins son application à toute infraction perpétrée hors du territoire national, mais dans un lieu ne se trouvant sous la souveraineté d'aucun Etat. C'est ainsi que dans l'avant projet du Code pénal allemand de 1925 (paragraphe 6), on décidait que pour l'application de la loi allemande il suffisait que le lieu de la perpétration ne soit soumis à aucune autorité publique et que l'infraction soit punissable conformément à la loi allemande.

Quant aux Etats qui n'ont pas de lois particulières contre la piraterie, les codes pénaux de ces Etats se bornent à déclarer leurs dispositions applicables aux infractions perpétrées sur le territoire, dans les eaux territoriales, à bord des navires qui portent le pavillon national et enfin à certaines infractions perpétrées par leurs nationaux à l'étranger. Que décider alors si un navire de guerre, appartenant à ces Etats, appréhende des pirates en haute mer, sans que ces pirates aient préalablement attaqué un navire de commerce portant même pavillon ? Dans ce dernier cas on pourrait prétendre en effet que l'infraction a été commise en un lieu assimilé au territoire. L'Etat capteur ne peut pas juger les pirates puisque sa loi nationale ne se déclare pas elle-même applicable à de semblables faits commis par les étrangers en dehors du territoire. Les tribunaux ou même le commandant du navire qui chercheraient à appliquer les lois pénales violeraient par là-même le principe « *Nulla poena sine lege* ». Ainsi, dans une pareille situation, l'impunité du pirate est assurée si l'on s'en tient à la seule possibilité de le faire juger et condamner par l'Etat capteur.

Pour éviter les conséquences d'une telle situation il faudrait que les nations se mettent d'accord et disposent que lorsque l'Etat auquel revient la juridiction n'a pas prévu dans sa propre législation la répression de la piraterie, les pirates se verront appliquer la peine la plus sévère prévue par la législation de l'Etat pour le vol avec violence. Une semblable disposition mettrait fin aux trop grandes possibilités d'impunité.

On peut également très bien envisager le cas où une législation indiquerait la juridiction d'un autre Etat et où cet Etat indiqué refuserait de son côté d'accepter une pareille compétence. Les lois nationales en matière de règlement international de compétence ont un caractère strictement unilatéral et ne peuvent avoir aucune autorité vis-à-vis des autres Etats.

A cet égard on a pu critiquer assez justement la permission laissée directement à chaque Etat capteur par le sous-comité d'experts de la S.D.N. de renoncer par sa propre législation intérieure au jugement des pirates. L'adoption de ce système peut rendre dans certains cas toute la convention projetée inopérante. En effet, les Etats peuvent adhérer en principe à la convention, mais, en fait, profitant de la disposition qui leur donne le droit de renoncer à la juridiction par leurs lois intérieures, ils n'y participeront pas effectivement et se désintéresseront de l'œuvre universelle de la répression. Il semble qu'il y aurait lieu d'insérer dans la convention internationale dont la piraterie ferait l'objet la détermination d'une compétence nationale avec l'obligation de l'exercer mise à la charge de l'Etat désigné.

Qu'arrivera-t-il en effet si tous les Etats, dans leur propre législation intérieure, refusent la compétence ? Qui pourra régler un semblable conflit de compétence négatif ? Sans revenir au projet du sous-comité d'experts de la S.D.N., on peut signaler que différentes propositions ont été faites pour la création d'une chambre criminelle au sein même de la Cour permanente de La Haye. Une telle chambre aurait eu pour mission de trancher les conflits de com-

pétence négatifs en matière de droit pénal international. Toutefois, jusqu'à présent, rien n'a été créé ; et bien que cette juridiction corresponde aux aspirations juridiques contemporaines, nous devons nous contenter de résoudre le problème des conflits de compétence négatifs avec les moyens que nous offrent les institutions actuelles.

A ce propos, Politis montre que, les conflits négatifs de compétence pouvant aboutir à l'impunité, il faut arriver à la détermination, par convention, d'une compétence nationale avec l'obligation mise à la charge de l'Etat désigné de l'exercer. C'est également l'opinion de Pella qui estime « qu'il est absolument nécessaire d'interdire de déroger aux principes établis quant à la juridiction en matière de piraterie, sinon par une nouvelle convention internationale prévoyant l'Etat auquel reviendra alors la compétence » ; ce pourra être, par exemple, la juridiction de l'Etat dont les côtes sont les plus proches du lieu où a été perpétrée la piraterie ; ou bien celle de l'Etat auquel appartient la majorité de l'équipage pirate ; ou encore celle de l'Etat dont le pavillon était arboré par le navire pillé par les pirates... ; et l'on pourrait multiplier les hypothèses. Bref, c'est dans chaque cas particulier, la compétence de l'Etat le plus intéressé qu'il faudra faire prévaloir.

Les conflits de compétence négatifs — aucun Etat ne voulant juger — ne sont pas les seuls à envisager. Il faut examiner aussi le problème non moins intéressant des conflits de compétence positifs — deux ou plusieurs Etats se prétendant compétents pour juger — rendant ainsi possible une contrariété de jugements. Nous étudierons cette hypothèse sous le titre suivant.

§ 3. — *De l'unité éventuelle de juridiction quant à la répression des actes de piraterie*

Il est nécessaire de se demander tout d'abord dans quels cas il peut y avoir conflits positifs de compétence.

Supposons, par exemple, qu'une bande de pirates ait été poursuivie par un navire de guerre, et qu'une partie de

cette bande, ayant réussi en canot à se soustraire à la poursuite, soit appréhendée plus tard par un navire de guerre appartenant à un autre Etat. S'il y a bien unité d'infraction, il y a pluralité de capteurs.

De même encore le cas où plusieurs navires de guerre appartenant à des Etats différents collaborent à la poursuite d'une bande de pirates. Ici encore il y a pluralité de capteurs, et par suite, pluralité de juridictions compétentes. Ne pas donner une solution précise, c'est engendrer des conflits positifs de compétence, ou encore c'est risquer d'arriver à des solutions contradictoires, les législations internes ne prévoyant pas les mêmes peines. Des pirates pourront, par exemple, se voir condamner à des peines très fortes par la juridiction d'un Etat, tandis que d'autres pirates ayant pourtant fait partie de la même bande que les premiers seront jugés moins sévèrement, voire même acquittés par un autre Etat. On pourra donc arriver à la contrariété de jugements tout en facilitant la dispersion des efforts tendant à recueillir les preuves.

Il est donc nécessaire qu'une convention internationale à conclure prévoie de tels cas et s'efforce d'éviter une pareille situation de nature à troubler l'ordre et l'unité qui doivent régner dans l'exercice de toute répression pénale. Cependant la réalisation de l'unité éventuelle de juridiction quant à la répression des actes de piraterie semble prématurée. Il convient, semble-t-il, d'assurer seulement la répression certaine des actes de piraterie, sans viser à une identité absolue de peine. C'est ainsi qu'en 1926, au premier Congrès international de droit pénal de Bruxelles, certaines propositions avaient été faites tendant à ce que tous les crimes de piraterie fussent jugés par une Cour criminelle de justice internationale. Le Congrès a rejeté, à juste titre, ces propositions et s'est borné à déférer à la Cour, en matière de piraterie, le règlement international des juges pour résoudre les conflits de compétence négatifs.

Pour la répression de la piraterie, il n'existe aucun accord international formel ; il n'y a qu'une entente de

fait entre les Etats. C'est en vertu du droit coutumier que cette répression est assurée dans les différents pays. Ce n'est pas à dire que, dans les divers pays, on ne trouve pas de lois en cette matière ; mais à défaut des lois, au point de vue international, c'est le droit coutumier qui règle la question. D'ailleurs un accord international paraît difficile à réaliser. Sans doute on a vu la Chine conclure avec certains Etats des traités concernant la poursuite des pirates, par exemple, avec l'Allemagne, le 2 septembre 1861 (article 33) et avec l'Autriche-Hongrie le 2 septembre 1869 (article 37). Mais beaucoup d'Etats ne sont pas liés par des conventions de ce genre et n'ont aucunement participé à l'organisation de la répression de la piraterie, sans que cela ait soulevé aucune protestation.

La conclusion d'une convention prévoyant les solutions au problème des conflits positifs de compétence semble délicate. Toutefois on pourrait décider que lorsque des navires de guerre de plusieurs Etats coopèrent à la capture d'une bande de pirates, ou encore quand les membres d'une même bande de pirates ont été successivement appréhendés par plusieurs navires de guerre, ce sera l'Etat dont le navire de guerre a fait la première capture qui sera seul compétent pour juger tous les pirates coupables du même crime. Ainsi par le seul fait qu'un certain Etat a appréhendé, le premier, un ou plusieurs pirates, cet Etat a été saisi du jugement de l'infraction. Dès ce moment là, son droit de répression pour cette infraction déterminée est devenu effectif et exclusif à l'encontre des autres Etats, même si ces Etats ont appréhendé certains co-auteurs ou complices ayant participé à la perpétration de la même infraction. En effet, l'universalité de la répression, en matière de piraterie, signifie simplement que tous les Etats ont le droit virtuel d'exercer leur pouvoir de police pour des faits comme la piraterie qui, par leur nature même, troublent l'ordre et la sécurité de la circulation dans les lieux ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat déterminé. Ce droit virtuel devient alors effectif au moment de la capture, et, en même temps, il devient également exclusif

à l'encontre des autres Etats qui ne peuvent plus prétendre à juger et à réprimer cette infraction déterminée. Le principe de l'universalité de la répression se trouve ainsi respecté.

Cette solution mettant en évidence la priorité de la capture est certainement la meilleure qui soit, dans l'état actuel du développement de l'unité de juridiction. Elle doit subsister jusqu'au jour où une convention internationale aura créé une Cour criminelle de justice internationale ou prévu les solutions pour les différents cas pouvant se présenter. Mais c'est sans doute dans un avenir bien lointain que nous aboutirons à universaliser la répression de toutes les infractions de droit commun, en tenant compte uniquement de la nature même de l'infraction sans prendre en considération ni le territoire où elles ont été commises, ni la nationalité du délinquant.

Sachant maintenant qui doit juger, nous allons voir si les juridictions compétentes prévoient, pour le crime de piraterie, des peines suffisamment sévères. Il nous faudra pour cela répondre à la question suivante :

§ 4. — *Quelles sont les peines applicables aux pirates ?*

En ce qui concerne la piraterie on peut observer que les différentes législations qui répriment ce crime par des dispositions spéciales, se montrent bien plus sévères quant aux peines à appliquer que pour l'infraction terrestre correspondant à la piraterie, c'est-à-dire le vol avec violence. Dans tous les temps et chez toutes les nations, la justice humaine s'est armée d'une grande sévérité contre le crime de piraterie. Les pirates étaient considérés autrefois comme « hors la loi », ce qui permettait de piller leurs navires, même naufragés. C'est seulement l'Ordonnance de la Marine de 1681 qui a interdit ces pratiques sauvages et indignes de pays civilisés, en établissant le principe que tout navire naufragé, fût-il navire pirate, est indistinctement mis sous la protection et la sauvegarde du Roi.

Néanmoins les peines sont restées de nos jours et jusqu'à nos jours des plus sévères. En France, l'Ordonnance de l'Amirauté de 1584 condamnait les pirates au supplice de la roue. L'Ordonnance du roi du 5 septembre 1718 prononçait contre eux la peine de mort avec confiscation de leurs biens et celle des galères perpétuelles avec la même confiscation contre les complices. Ainsi la peine encourue était presque toujours la peine de mort ; autrefois on se contentait même de pendre haut et court le pirate à la plus haute vergue. Encore à présent, la peine de mort est prévue dans de nombreux cas ; c'est ainsi que la loi française du 10 avril 1825 prononce, suivant les cas, la peine de mort, la peine des travaux forcés à perpétuité ou à temps (article 8). En Allemagne l'article 250 du Code pénal prévoit la peine capitale. De même le Code pénal provisoire de la Chine qui, dans son article 374, punit la piraterie de la peine de mort ou de l'emprisonnement à perpétuité. Kenny signale qu'en Angleterre, on peut encourir la servitude pénale à vie, c'est-à-dire une peine privative de liberté équivalent aux travaux forcés à perpétuité.

De nombreuses raisons justifient l'extrême sévérité de ces peines :

Tout d'abord il faut tenir compte de la difficulté de la répression sur mer ; les pirates ont leur rayon d'action dans les lieux où la surveillance est difficile, ce qui augmente leur audace et impose nécessairement des peines plus sévères.

En second lieu l'exemplarité et l'intimidation qui s'attachent aux peines sévères sont nécessaires pour contrebalancer l'attrait de l'impunité qui résulte des difficultés de la répression et dont profite largement le pirate.

Enfin, le troisième motif de cette sévérité semble être la gravité des faits reprochés. C'est qu'en général la perpétration du crime de piraterie s'accompagne souvent d'actes non moins graves ; tels que l'assassinat, l'incendie, le viol... etc...

Comme tout accusé, le pirate verra la sévérité de la

peine maintenue ou majorée par des circonstances aggravantes ; mais il pourra aussi invoquer en sa faveur les circonstances atténuantes. Examinons les unes et les autres.

a) Diverses législations prévoient d'une façon toute spéciale les circonstances aggravantes en matière de piraterie, soit qu'il s'agisse des moyens d'exécution de l'acte de piraterie, soit qu'il s'agisse de la qualité du ou des auteurs.

C'est ainsi que les Codes pénaux de différents Etats prévoient toujours la peine la plus grave si l'acte a été accompagné ou suivi de meurtre (différents Codes pénaux : de l'Argentine, article 199 — de l'Uruguay, article 143 — de l'Allemagne, article 250 — des Pays-Bas, article 382 — de la République de Chine, article 343 — loi française de 1825). En Angleterre, si les actes de piraterie ont mis en danger la vie d'une personne, on peut appliquer au coupable la peine de mort. Il y a également aggravation de la peine quand la perpétration du crime de piraterie s'accompagne ou est suivie d'actes odieux, tels que l'incendie, le viol ou encore l'abandon des victimes — même d'une seule d'entre elles — sans secours.

Si on tient compte de la qualité de l'auteur du crime de piraterie, il est alors prévu dans la plupart des législations que le capitaine ou le patron du navire sera condamné à des peines plus sévères que les autres membres de l'équipage.

b) Au point de vue des circonstances atténuantes, l'individu poursuivi pour piraterie pourra, en principe, invoquer en sa faveur toutes les dispositions de la partie générale du Code pénal de l'Etat compétent, relatives aux causes d'exclusion ou d'atténuation des peines.

Hormis les cas où un texte de loi formel décide que les individus coupables de piraterie sont exclus du bénéfice de certaines excuses ou de circonstances atténuantes, il n'y a aucune raison de distinguer entre un pirate et un accusé ordinaire. Bien souvent on ne peut retirer aux accusés le bénéfice d'une atténuation de la peine ou même d'une exemption complète, malgré la gravité du crime commis.

Il pourra en effet y avoir atténuation ou même exemption complète de la peine dans plusieurs hypothèses. Nous n'examinerons ici que l'état de nécessité, le cas de légitime défense et celui de force majeure :

L'état de nécessité oblige parfois à commettre des actes de violence malgré soi afin de sortir d'une situation délicate. Supposons l'équipage d'un navire de commerce qui, allant à la dérive, sans aucun secours, se voit refuser toute aide par un autre navire rencontré sur sa route. On ne pourra certainement pas le considérer comme pirate sous prétexte qu'il a commis contre le bâtiment rencontré des actes de violence afin de s'emparer des vivres et des outils qui lui sont nécessaires, ou même du navire tout entier. De tels actes de violence sont justifiés par l'état de nécessité.

L'état de légitime défense peut se présenter en temps de paix comme en temps de guerre, toutes les fois qu'un navire, sous la menace d'attaques injustes, se rend coupable d'actes de violence. En effet, sur mer, où il n'y a pas de police nationale, la légitime défense peut devenir une nécessité inéluctable. La pratique comme la doctrine est acquise à ce droit de : « self defense » ou « d'auto-protection ». C'est ainsi que l'équipage d'un navire de commerce, attaqué par des corsaires, peut se défendre contre cette attaque et capturer le navire agresseur afin de le mettre hors d'état de nuire, sans pour cela se voir considérer comme pirate. Son état de légitime défense, même s'il n'est commissionné par aucun Etat, ne fait aucun doute. Le défaut de commission n'aura pour lui qu'un seul effet : lui retirer tout droit sur la prise qu'il a faite.

Enfin le cas de force majeure empêche d'être considéré comme pirate. Nous verrons quand nous étudierons la course que celle-ci peut — d'après certains auteurs et la législation interne de certains pays — dégénérer en piraterie. C'est par exemple le cas d'une attaque accomplie par un corsaire muni d'une commission cédée. Or si la cession a été motivée par la mort du capitaine corsaire au large, les actes accomplis par le cessionnaire jusqu'au moment où il aura été en mesure de prendre une nouvelle commis-

sion, ne peuvent, en principe, être retenus comme actes de piraterie parcequ'il peut invoquer à sa décharge la force majeure.

Ainsi nous pouvons constater qu'en matière de piraterie comme ailleurs, tous les principes de droit pénal concernant la responsabilité trouvent en général leur application.

À côté des peines proprement dites, il y a encore d'autres façons de punir sévèrement les pirates. De pareilles punitions sont plus exactement des mesures de sûreté en vue d'augmenter les moyens de défense de la société contre les agissements criminels des pirates. La principale mesure de sûreté semble être la confiscation : Elle est prévue, par des textes spéciaux en matière de piraterie, dans toutes les législations, et consiste alors en la confiscation du navire pirate ou des objets employés pour la perpétration du crime de piraterie. Une autre mesure de sûreté non moins importante serait l'interdiction aux condamnés pour piraterie de l'accès de la mer. Une telle mesure n'existe encore dans aucun code ni dans aucune des lois spéciales relatives à la répression de la piraterie ; elle retirerait aux pirates l'occasion de commettre à nouveau des actes de brigandage maritime, tout comme l'interdiction de séjour retire au délinquant l'occasion de nouveaux délits. Etant donné son importance quant à la prévention du crime de piraterie, il serait désirable de voir figurer cette nouvelle mesure de sûreté dans une convention internationale et que chaque Etat l'introduise dans sa propre législation.

Toutes les peines envisagées jusqu'ici concernaient le ou les auteurs du crime de piraterie. Mais dans la perpétration de leur odieux crime, les pirates agissent souvent avec la complicité d'individus non moins dangereux et qu'il convient de punir aussi avec sévérité. Nous étudierons donc, sommairement du reste, le problème de la complicité auquel nous joindrons celui de l'extradition qui intéresse aussi bien les auteurs mêmes que les complices du crime de piraterie.

§ 5. — *La complicité et l'extradition
en matière de piraterie*

Les codes pénaux de tous les Etats répriment les actes de complicité. Les principes généraux du droit pénal ne s'opposent pas à une répression des actes de complicité du crime de piraterie ; aussi il n'est pas nécessaire que des textes spéciaux soient prévus. Cependant les actes de complicité sont parfois poursuivis comme délits distincts. De cette façon on assure une plus grande facilité dans les poursuites et une plus grande rapidité à la répression des actes de complicité.

Nombreuses sont les législations qui considèrent comme un crime ou un délit distinct l'acte de complicité. C'est ainsi que le Code pénal de l'Argentine (article 198, paragraphe 4) et la loi française du 10 avril 1825 punissent comme auteur d'un délit celui qui met sciemment au pouvoir des pirates un bâtiment quelconque. Le même Code pénal de l'Argentine punit (article 198, paragraphe 5) celui qui s'oppose par des menaces ou violences à ce que le commandant et l'équipage défendent le navire attaqué par les pirates. Est également réprimé par le Code pénal de l'Uruguay (article 145) et le Code pénal argentin (article 198, paragraphe 7) le fait de trafiquer avec les pirates. Certaines conventions diplomatiques punissent et répriment sévèrement toute aide ou assistance, tout recel et toute complicité avec les pirates, sans qu'il y ait lieu de se demander si ceux qui s'en sont rendus coupables ont participé ou non à la perpétration du crime de piraterie. Les articles 20 et 8 d'un traité de 1794 entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ont été rédigés en ce sens.

Toutefois la plupart des législations n'ont pas prévu de dispositions spéciales pour punir ceux qui donnent asile aux pirates ou recèlent les objets venant de la piraterie parce que les textes généraux des codes pénaux punissent en bloc tous ceux qui donnent asile aux criminels et facilitent le recel des objets volés. Pourtant le recel d'objets

provenant de la piraterie est parfois puni comme un délit spécial.

De telles mesures ont fait, de nos jours, disparaître à peu près complètement les possibilités d'impunité des complices et des recéleurs comme celles des auteurs même du crime de piraterie, et ce d'autant plus, qu'en notre matière, l'extradition est admise précisément dans ce but.

Du principe que la piraterie suivant le droit international rend ses auteurs justiciables des tribunaux de tous les pays, Fiore a conclu qu'il n'y a pas de raison pour accorder l'extradition des pirates à un Etat plutôt qu'à un autre. En effet la juridiction exclusive de l'Etat qui demande l'extradition est le fondement principal de la demande. C'est pour ce motif qu'en 1864 les tribunaux anglais, dans deux affaires, affaire Collins et affaire Tivuan, refusèrent des extraditions réclamées par le gouvernement des Etats-Unis du chef de piraterie. Si, remarque Fiore, des traités ont inscrit la piraterie internationale au nombre des délits qui peuvent motiver l'extradition, c'est pour le cas où l'Etat auquel on demande l'extradition, bien que compétent, ne voudrait pas se prévaloir du droit de juger lui-même le prévenu. La convention d'extradition franco-italienne du 12 mai 1870 (article 2, 34°) en est un exemple. De même la convention franco-américaine d'extradition du 6 janvier 1909 qui, distinguant nettement la piraterie du droit interne et celle du droit des gens (article 2, 13°), admet l'extradition pour « piraterie d'après le droit des gens ».

L'universalité de la répression en matière de piraterie ayant en général pour effet d'attribuer la compétence répressive à l'Etat dont le navire de guerre a capturé les pirates, il en résulte que c'est d'après les lois de cet Etat que ceux-ci seront jugés. Tous les principes relatifs à la responsabilité contenus dans la législation dudit Etat seront en général applicables. Et comme tout accusé, l'individu poursuivi pour piraterie pourra, en principe, invoquer en sa faveur, toutes les garanties accordées au prévenu. A ce propos quelle sera la procédure à suivre pour le jugement des pirates ?

§ 6. — *Considérations sommaires
sur la procédure à suivre pour le jugement des pirates*

Chaque Etat compétent pour juger les actes de piraterie appliquera ses propres lois de procédure. Aussi, sauf quelques dérogations aux principes communs de procédure, les pirates traduits devant les juridictions compétentes, jouiront en général de toutes les garanties accordées à la défense dans tout autre procès criminel ou correctionnel.

En ce qui concerne les Etats dont la législation ne prévoit pas de juridictions spéciales pour la piraterie, tels que les tribunaux maritimes ou Cours d'Amirauté, il y aura lieu de soumettre les pirates aux principes de la procédure criminelle ordinaire.

Toutefois la procédure des poursuites et du jugement des pirates présente un point caractéristique qui a trait à la validité des prises. Il est en effet nécessaire d'établir préalablement — bien que certaines législations n'exigent pas que soit posée cette question préalable — que les pirates ont été légalement capturés, pour qu'on puisse prononcer des peines contre les prétendus coupables.

C'est ainsi que si la prise est reconnue illégale, aucune peine ne sera prononcée. Si, au contraire, elle est déclarée valable, les tribunaux compétents auront toute liberté pour apprécier tous les moyens de l'accusation et de la défense. Cette question de la validité des prises devient en quelque sorte une question préjudicielle de jugement.

Telles sont les principales règles de procédure à suivre pour le jugement des pirates et nous estimons qu'il n'est pas nécessaire d'entrer dans de plus longs développements.

★★

Le jugement du pirate entraîne des conséquences par rapport à la personne même du pirate, et par rapport aux biens du pirate et à ceux qui proviennent de la piraterie.

Jusqu'à présent nous n'avons étudié que le premier point. Si l'accusé est reconnu comme pirate et condamné, comment régler la question des biens ? C'est le problème que nous devons maintenant examiner sous le titre suivant : « Les suites de la capture ».

CHAPITRE VIII

LES SUITES DE LA CAPTURE

De nombreuses questions se posent concernant les suites de la capture, les conséquences de la validité de la prise, le droit de reprise des propriétaires légitimes, la récompense des capteurs. Il est tout naturel que de telles questions doivent être régies par la loi de l'Etat auquel revient la juridiction. C'est ce que décide, avec peut-être un lachisme excessif, l'article 8 du projet de convention du comité d'experts pour la répression de la piraterie. Comme le fait observer M. Matsuda, la question se trouve diversement résolue par chaque Etat dans sa législation intérieure ou dans des conventions particulières. La reconnaissance du droit de reprise et la réglementation de ses conditions d'exercice ne devraient pas être laissées sous le seul empire des lois intérieures de l'Etat auquel appartient la juridiction. Il serait désirable que cette question du droit de reprise des propriétaires légitimes soit résolue par une convention internationale afin d'éviter la variété des conditions de reconnaissance et d'exercice du droit qui nous occupe. En fait ces différences ne portent surtout que sur des détails et l'on peut affirmer qu'il se dégage même une doctrine d'ensemble assez ferme sur le sort des biens saisis entre les mains des pirates.

Quand des pirates ont été capturés, il y a lieu de faire une discrimination entre les biens détenus par eux. Ces biens sont d'une part les biens proprement dits des pirates et d'autre part les biens qu'ils ont précédemment enlevés par pillage et violence à des personnes paisibles. Cette dis-

tion s'impose étant donné qu'on ne peut attribuer un sort identique à ces deux catégories de biens.

I. — Biens proprement dits des pirates

Ce sont ceux qui ont été employés à la perpétration des actes de piraterie tels que les armes, munitions, vivres, cargaison et surtout le navire lui-même. A qui attribuer le corps du délit ? Tous ces biens tombent sans difficulté, de par le jugement condamnant le pirate, dans le patrimoine de l'Etat capteur, sauf à celui-ci à attribuer des parts de prise à ceux qui ont effectué la capture. C'est la solution formulée par Bluntschli également : « lorsque les droits des tiers ne sont pas en cause, le navire déclaré coupable de piraterie, les armes et les munitions qu'il contient et la cargaison, sont de bonne prise et attribués à l'Etat qui s'en est emparé. Cet Etat peut, s'il le juge convenable, récompenser l'équipage du navire capteur ». Ainsi l'Etat se réserve le droit de récompenser les capteurs ; mais il ne s'agit pas là d'un droit, mais bien plutôt d'une simple faveur de l'Etat.

Il peut arriver que l'Etat compétent ne soit pas celui dont les navires de guerre ont découvert et poursuivi les pirates. Le cas peut se présenter pour une poursuite commencée en haute mer et continuée dans les eaux territoriales d'un Etat. D'où un conflit possible entre les deux Etats quant à l'attribution du corps du délit. Il peut encore se faire que le corps du délit provienne lui-même d'actes antérieurs de piraterie. C'est par exemple le cas d'un navire pirate dont les armes proviennent d'une piraterie antérieure et non d'acquisitions licites. En pareille hypothèse, il devra être restitué à ses propriétaires légitimes.

II. — Biens provenant de la piraterie

Le sort de l'autre catégorie de biens prête à plus d'incertitude. Tout d'abord il faudra faire le départ entre les biens des pirates et les biens des propriétaires volés ; ce ne sera

pas toujours chose facile, par exemple, si ces biens ne sont pas identifiables ou s'ils ont subi des transformations.

La principale difficulté, de principe celle-là, est de savoir à qui doivent aller ces biens. La piraterie étant un crime, le pirate ne peut pas devenir propriétaire des choses tombées en sa possession ; il ne peut que s'en emparer en fait. Le crime en effet ne peut pas créer le droit. Dès lors si on reprend à un pirate les objets dont il s'est emparé, c'est au propriétaire pillé que ces objets doivent normalement être restitués. La chose reprise à un voleur n'appartient-elle pas toujours au volé ? Pourtant ne pourrait-on pas penser que de tels biens doivent demeurer entre les mains des capteurs ? Historiquement les deux solutions paraissent avoir été adoptées successivement. Pendant longtemps, celui qui capturait un pirate fut considéré comme devenant, par le fait de cette prise, propriétaire non seulement du bâtiment et des marchandises du pirate, mais encore de ce que celui-ci avait enlevé. Le motif de cette solution est qu'on voulait encourager, en leur donnant un gain, ceux qui se saisissaient des pirates. Ce ne fut qu'à la fin du ^{xviii}^e siècle que la règle « *pirata non mutat dominium* » (pirate ne peut changer le domaine), commença à être reconnue. Cette solution favorable aux propriétaires originaux a été établie formellement par l'Ordonnance de la Marine d'août 1681, livre 3, titre ix, article 10, ainsi conçu : « les navires et effets de nos sujets ou alliés repris sur les pirates et réclamés dans l'an et jour de la déclaration qui en aura été faite en l'Amirauté, seront rendus aux propriétaires en payant le tiers de la valeur du vaisseau et des marchandises pour frais de rescousse ». Le même texte fut reproduit dans l'arrêté du 2 prairial an II (22 mai 1803) contenant règlement sur les armements en course (article 56).

De nos jours, la règle de l'Ordonnance de 1681 a été très généralement adoptée par les diverses législations sous l'exception cependant de la législation espagnole qui maintient la solution favorable aux capteurs. En effet, à l'imitation des règles consacrées en matière de course, elle dispose que les reprises faites sur un pirate, à la condition

que celui-ci les ait possédées 24 heures, appartiennent intégralement au capteur à titre de butin. Tous les autres Etats donnent préférence au propriétaire originaire sur le recapteur. Toutefois il ne faut pas oublier que si la grande majorité des Etats reconnaît sincèrement le principe « *pirata non mutat dominium* », d'autres, au contraire, par leur législation intérieure et interne, arrivent presque à l'annihiler. C'est ainsi que certaines législations internes peuvent décider que les objets provenant de la piraterie ne seront restitués à leurs propriétaires légitimes que si les pirates les ont possédés moins de 24 heures. Dans le cas contraire — et nous l'avons vu pour la législation espagnole — les reprises faites sur les pirates appartiennent donc aux auteurs de la prise. D'autre part on peut arriver à des conséquences injustes et même contraires au principe « *pirata non mutat dominium* » si on réduit outre mesure le délai dans lequel les propriétaires légitimes peuvent faire leur réclamation pour obtenir les objets dont ils ont été dépouillés par piraterie. Si certains traités ont fixé ce délai au laps de temps raisonnable d'une année, des Etats qui ne sont pas liés par de semblables traités peuvent abréger ce délai de telle sorte que la reconnaissance des droits des propriétaires légitimes devienne tout-à-fait dérisoire.

Cependant, il faut affirmer que la règle généralement admise et respectée est celle-ci : Le navire et les marchandises volés ne doivent pas être retenus par le capteur mais doivent être restitués à leurs propriétaires, à l'exception d'une certaine somme, dite droit de rescousse, que le capteur conserve comme récompense et dédommagement de ses dépenses, à moins qu'il soit impossible de connaître le véritable maître des choses volées.

Des traités entre différents Etats ont d'ailleurs consacré, dans des termes plus ou moins larges, le principe de la restitution au propriétaire pillé. Le premier des traités à avoir réglé formellement la reprise sur les pirates paraît avoir été le traité de « Confédération et d'alliance » du 29 août 1610 entre la France et la Grande-Bretagne. La rescousse sur les pirates a été réglée entre la France et les

Pays-Bas pour la première fois dans le traité de Compiègne, en 1624. Des dispositions du même genre se retrouvent jusque dans la deuxième moitié du xix^e siècle ; à ce propos signalons l'article 11 du traité conclu entre les Etats-Unis et l'Italie le 26 février 1871. Dans certains traités, les parties contractantes conviennent même que cette restitution aux véritables propriétaires ou à leurs fondés de pouvoir, dûment autorisés, leur sera faite sur la preuve de l'identité de la propriété, même quand l'article réclamé serait vendu pourvu qu'il soit prouvé que l'acquéreur savait ou pouvait savoir que ledit article provenait de la piraterie. Mais il est à remarquer que dans toutes les législations l'exercice du droit de reprise s'accompagne toujours d'un certain droit de rescousse.

L'Ordonnance française principale qui traite la rescousse était celle du roi Henri III, du mois de mars 1584. L'article 61 de cette Ordonnance ne parle pas de « pirates », mais « d'ennemis ». Cependant les reprises sur les pirates étaient traitées comme celles faites sur les ennemis. Ce droit de rescousse consiste en une récompense ou dédommagement des dépenses faites par le capteur. La somme à verser est naturellement variable suivant les législations : d'après la législation anglaise elle est de 12,5 % ; d'après la législation des Etats-Unis (loi du 3 novembre 1800), elle est du 1/6 de la valeur du navire et de la cargaison ou, si le navire a été armé après la prise, de la moitié de la valeur du navire et du 1/6 de la valeur de la cargaison. En France, ainsi que nous l'avons déjà vu, l'Ordonnance de 1681 fixe à 1/3 de la valeur du vaisseau et des marchandises les frais de rescousse.

Il serait souhaitable qu'une convention internationale vienne en notre matière fixer un taux maximum que les autorités de l'Etat auquel appartient la juridiction ne puissent en aucun cas dépasser. Sinon il peut fort bien arriver que les propriétaires légitimes soient privés d'une manière indirecte de l'exercice de leur droit de reprise, par la fixation d'un droit de rescousse exorbitant, atteignant peut-être même la valeur des objets dont ils ont été dépouil-

Jés. Les variantes multiples dont est susceptible l'exercice du droit de reprise, les conséquences injustes auxquelles sont soumis les propriétaires légitimes ainsi que la trop grande diversité législative quant au droit de rescousse, sont des raisons suffisamment convaincantes pour qu'on s'efforce d'arriver à une solution uniforme.

Il nous faut encore trancher une dernière question : celle de la restitution des objets provenant de la piraterie et qui se trouvent en la possession d'acquéreurs de bonne foi. Sur cette question il y a encore controverse de doctrine, donc possibilité de solution différente suivant la législation de chaque Etat.

Certains auteurs ont prétendu qu'on ne peut porter atteinte au droit des personnes qui ont acquis de bonne foi des objets provenant de la piraterie. D'autres au contraire estiment que le propriétaire victime d'un pirate a un droit absolu à rentrer dans la possession des objets dont il a été dépouillé, quel que soit l'endroit où se trouvent les objets sur lesquels porte son droit. Sans doute le tiers acquéreur peut être de bonne foi et ignorer que l'objet qu'il possède provient d'une piraterie. Il n'en est pas moins vrai qu'il ne saurait posséder cet objet qu'à titre illégal et précaire. Le caractère absolu du principe « *pirata non imputat dominium* » l'empêche à tout jamais de devenir propriétaire de la chose volée par le pirate. Les pirates n'ayant aucun titre pour acquérir n'ont jamais de droit sur les choses par eux enlevées et ne peuvent en transmettre aucun à un tiers acquéreur de quelque manière que ce soit. Bien que pouvant être à l'origine de situations délicates, nous nous rallierons à cette dernière opinion.

Ainsi chaque Etat étant libre d'élaborer ses lois intérieures ainsi qu'il le juge utile, c'est donc de la manière dont chaque législation résout cette question que dépend la restitution ou la non restitution au propriétaire légitime des objets dont il a été dépouillé.

D'une façon générale, l'organisation du droit de reprise ou de restitution au propriétaire de ses biens volés par les pirates a lieu sur les bases suivantes :

1°) Que la réclamation du propriétaire soit faite dans le délai d'un an à partir de la reprise.

2°) Que le demandeur justifie de son droit de propriété devant les tribunaux compétents.

3°) Que les frais de reprise soient déterminés par ces mêmes tribunaux.

4°) Que ces mêmes frais soient payés par le propriétaire.

CONCLUSION

Tous les développements antérieurs nous ont permis de nous rendre compte que la piraterie du droit des gens encourt aujourd'hui une réprobation universelle, parce qu'elle porte atteinte aux conditions fondamentales d'existence de tout agrégat social.

Dans les siècles révolus, nous avons constaté que les actes de piraterie ne rencontraient pas toujours cette réprobation générale parce que chaque tribu ou cité s'en rendait coupable vis-à-vis des autres tribus ou cités. Mais à présent toutes les nations sont d'accord pour considérer la piraterie comme un crime universel et pour s'entraider en vue de sa répression. Désormais les pirates ne sont plus regardés comme agissant pour le compte d'un certain agrégat social, mais simplement comme des brigands agissant pour leur propre compte. Le pirate est devenu l'ennemi de toute intercourse paisible ; or en temps de paix, la tâche principale de la marine militaire, outre la préparation à la guerre, consiste à protéger le commerce national, ce commerce ne pouvant se faire sans cette protection ; si elle venait à manquer, peut-être la mer deviendrait-elle à nouveau un repaire de brigands, comme jadis à peu près partout et comme aujourd'hui encore dans les régions où il n'y a pas lieu de craindre l'intervention méthodique et continuelle des forces navales. La mission des navires de guerre comprend donc le droit et le devoir même d'intervenir, lorsque la sécurité des mers est troublée ou menacée, afin de proté-

ger les intérêts de toutes les nations commerçantes dont les pirates sont les ennemis communs. En s'attaquant aux intérêts du commerce maritime du monde entier, les pirates sont devenus justiciables de toutes les nations civilisées. C'est dans ce sens que le droit qu'ont tous les Etats de poursuivre les pirates est intimement lié au droit de les punir ; ils ont tous, le droit de poursuivre les pirates, et les tribunaux de tous peuvent être appelés à les juger. Pourtant certains auteurs tels que Garofalo, Givanovitch, ont soutenu que les pirates devraient être jugés par une juridiction internationale. Une telle proposition repose principalement sur ce fait que la piraterie est considérée comme un crime social collectif, dirigé contre les sujets de tous les Etats et commis en dehors des limites géographiques des Etats. Il faut répondre, qu'en cas de piraterie du droit des gens, il n'y a aucun motif sérieux pour soustraire cette infraction à la compétence des tribunaux nationaux. Tous les Etats sont intéressés à la répression et on ne saurait invoquer aucun motif de suspiscion quant à l'objectivité des juridictions nationales. Ainsi que le montrait M. Donnedieu de Vabres, en cas de piraterie proprement dite, il existe toujours un tribunal capable de juger les coupables, celui du capteur ou celui du lieu de l'arrestation. En attribuant une compétence trop vaste à une future cour criminelle internationale, on ne ferait que restreindre la compétence universelle qu'il est pourtant d'un intérêt évident de voir généraliser.

D'autre part, il serait à craindre qu'en attribuant compétence à une cour criminelle internationale pour tous les cas de piraterie du droit des gens, on facilite par là-même l'impunité des pirates ; il est en effet fort possible de supposer que les Etats se désintéresseraient de la répression toutes les fois où la piraterie ne leur aurait pas porté un préjudice direct.

Le seul intérêt que présenterait l'existence d'une cour criminelle internationale serait de résoudre les conflits de compétence négatifs pouvant surgir à l'occasion de la répression de la piraterie proprement dite, ou de trancher certains

différends quant au caractère de l'acte de piraterie. La mission d'une juridiction internationale ne peut être que de juger les infractions qui, par leur nature, doivent échapper à la compétence des tribunaux nationaux afin d'assurer à la fois une répression objective et efficace, la partialité des juridictions nationales, en pareil cas, étant souvent mise en doute.

De nos jours, la piraterie proprement dite a presque totalement disparu. Toutes les nations civilisées ont pris part à cette noble action qui, pour les résultats qu'elle a donnés, n'a produit que relativement peu de complications, grâce à la modération, à la sagesse et au tact des lois ou conventions des différents pays. Nous ne sommes plus aujourd'hui au temps où tout voyage sur mer était assimilé aux entreprises les plus périlleuses.

Il n'est cependant pas impossible, même aujourd'hui, d'envisager des cas exceptionnels pouvant dégénérer en une sorte de piraterie. Mais enfin, si de pareils faits auraient pu autrefois rentrer dans le concept juridique de « piraterie » par suite du défaut de précision de ce dernier, ils doivent être de nos jours soigneusement séparés de la piraterie proprement dite, ainsi que nous allons d'ailleurs nous efforcer de le prouver dans la deuxième partie de notre étude.

DEUXIEME PARTIE

**LES EXTENSIONS
DE LA NOTION DE PIRATERIE
LA PIRATERIE PAR ANALOGIE**

INTRODUCTION

A côté de la piraterie du droit des gens dont nous venons de nous occuper, qui concerne des faits de brigandage réprouvés par tous les Etats et autorise chacun d'eux à prendre des mesures de police et à exercer des droits de juridiction à l'encontre des faits qui la constituent, il existe une autre piraterie, dite piraterie de droit interne, légale ou conventionnelle, qui, n'ayant pas un caractère universel, relève non pas du droit international, mais des lois et des traités particuliers des différents pays.

Ainsi une distinction essentielle doit être faite entre ce qu'on appelle couramment la piraterie proprement dite ou du droit des gens et la piraterie par analogie. La première est encore appelée fréquemment piraterie absolue ou universelle, en ce sens que les éléments constitutifs du crime sont les mêmes aux regards de tous les Etats. Quant à la piraterie par analogie elle est souvent dénommée sous de nombreux termes, tels que piraterie relative, piraterie intérieure, conventionnelle, quasi piraterie, « statutory piracy » ou « piracy by statute ».

C'est en procédant par assimilation que certains pays donnent la qualification de piraterie à des actes qui en réalité ne sont ni de déprédation, ni de brigandage ; dans leurs lois et dans leurs traités, ils disent, en effet, que les auteurs de tel ou tel acte « seront jugés et punis ou pourront être traités comme pirates ». Plusieurs conventions notamment en matière d'extradition, distinguent nettement

la piraterie du droit interne et celle du droit des gens. C'est ainsi que dans la convention franco-américaine d'extradition du 6 janvier 1909, l'article 2, 13° admet l'extradition pour « piraterie d'après la loi ou le droit des gens ».

Il peut donc y avoir piraterie par analogie :

1°) En vertu des dispositions du droit interne.

2°) En vertu de dispositions d'ordre international.

Qu'il s'agisse de l'une ou de l'autre de ces pirateries par analogie, le terme de piraterie est employé ici métaphoriquement ; sont en effet dénommés pirates des navires qui ne se livrent pas au banditisme maritime dans le sens qui a été précisé à propos de la piraterie du droit des gens. Il s'agit de faits graves intéressant soit le droit interne, soit le droit international, mais qu'il est d'une méthode fâcheuse de qualifier de piraterie. La piraterie par analogie cherche à assimiler à la piraterie proprement dite toutes entreprises ayant pour but de commettre des actes qui mériteraient cette qualification. Il faut d'ailleurs reconnaître que c'est surtout la piraterie — crime représentatif extra-national — qui a servi de type d'assimilation pour un grand nombre de crimes et de délits extra-nationaux et même internationaux. On peut dire qu'aucune législation ne s'en tient strictement au principe de la compétence territoriale. Toutes, à des degrés divers, se reconnaissent qualifiées pour punir certains actes perpétrés au-delà des frontières de l'Etat. Il est certains actes qui sont qualifiés actes de piraterie par les lois intérieures d'une nation, auxquels les lois étrangères peuvent ne pas attacher la même signification ou contre lesquels elles peuvent prononcer des peines différentes. Ce n'est pas en vertu de la loi internationale que les auteurs de ces actes sont jugés et punis, mais seulement en vertu des lois spéciales qui les assimilent aux pirates, lois qui ne peuvent être appliquées que par l'Etat qui les a rendues, et seulement à l'égard des propres sujets de cet Etat et dans les lieux dépendant de sa juridiction.

Or la piraterie par analogie n'est pas la véritable piraterie. Elle n'est pas génératrice d'un péril commun ; le

caractère d'universalité lui manque. En dépit de sa gravité, elle est interne, menace tel pays déterminé et ne peut mettre en mouvement que le pouvoir juridictionnel d'un pays donné. On doit donc émettre le désir de voir disparaître de la terminologie juridique l'expression de piraterie appliquée à toute autre situation que celle indiquée à propos de la piraterie du droit des gens. La piraterie caractérisée conformément à la définition que nous avons donnée dans la première partie du présent ouvrage est la seule admise par le droit international et qui puisse justifier la compétence du pays qui a fait la capture, quelle que soit la nationalité du navire saisi et son équipage.

Ainsi la piraterie par analogie se distingue sous deux rapports de la piraterie internationale :

1°) Tandis que les pirates internationaux peuvent être poursuivis et jugés par tout état quelconque, les pirates du droit interne ne peuvent être punis que conformément aux lois et aux traités qui les qualifient de la sorte, en tant que citoyens des Etats dont ces lois dépendent ou que ces traités obligent, dans les lieux qui font partie de leur juridiction et par les tribunaux qui leur appartiennent. Si les faits assimilés à la piraterie par la législation d'un Etat déterminé ont été perpétrés dans les eaux territoriales d'un Etat, les navires soupçonnés peuvent en principe être arrêtés dans ces eaux quelle que soit leur nationalité. Si les faits sont qualifiés piraterie par des conventions intervenues entre deux ou plusieurs Etats, et ont été commis dans les eaux territoriales de l'un des Etats contractants, la capture peut avoir lieu quelle que soit la nationalité du navire coupable.

2°) Les faits qui constituent la piraterie du droit des gens présentent un caractère identique pour tous les Etats. Ceux qui forment la piraterie légale ou conventionnelle varient au contraire avec chaque pays ; tous les Etats n'assimilent pas les mêmes faits à la piraterie.

Cette classification bipartite distinguant la piraterie du droit des gens de la piraterie par analogie est la classifica-

tion classique. Pella trouve que le critérium établi par celle-ci est tout-à-fait arbitraire, car elle n'envisage qu'un seul aspect du problème, celui de l'universalité de la répression. Aussi propose-t-il une classification tripartite qui trouve son fondement dans les données de la criminalogie contemporaine ; elle range les actes de piraterie d'après la nature de criminalité à laquelle ils appartiennent. Aux infractions de droit commun, politiques et internationales correspond, pour Pella, un droit pénal commun, national-politique, international ou interétatique. Mais nous laisserons de côté une telle classification qui intéresse davantage un spécialiste de droit pénal international pour ne retenir uniquement que la classification bipartite, d'une portée plus pratique, et aussi plus communément admise.

Nous donnerons quelques exemples de lois internes qui considèrent comme des pirates des individus qui ne sont pas tels suivant le droit international.

Ainsi les lois particulières de l'Angleterre et des Etats-Unis d'Amérique ont usé fréquemment de l'assimilation, ce qui d'ailleurs s'explique assez bien si l'on tient compte d'un certain processus régional. C'est en effet un fait bien connu que la piraterie est en partie la conséquence de conditions géographiques, et qu'un pays insulaire comme la Grande-Bretagne, qui ne peut subsister sans l'aide du commerce maritime, a un intérêt plus considérable à sa répression qu'un pays continental ou qu'un pays se suffisant à lui-même au point de vue économique ; il a donc tendance — plus fortement que certains autres Etats — à assimiler à la piraterie certains faits qui portent atteinte à son commerce maritime ; la répression n'en sera que plus efficace.

Le droit anglais considère notamment comme un pirate tout sujet britannique qui donne aide ou assistance sur mer aux ennemis du roi ou qui se livre sur la haute mer au transport des esclaves.

En 1790, le Congrès des Etats-Unis déclara acte de piraterie tout crime passible de la peine capitale commis en pleine mer contre les Etats-Unis par un citoyen. De même,

en 1820, un autre acte du Congrès a déclaré que la traite constituait une piraterie. Cette doctrine a d'ailleurs été reconnue en 1841 par l'Autriche, la Prusse et la Russie.

Au début de la guerre de Sécession, le président Lincoln décréta le 16 avril 1861 que les insurgés sudistes devaient être traités en pirates, et, le 21 novembre 1863, M. Seward, secrétaire d'Etat, soutint qu'il fallait considérer comme pirates les navires commissionnés par un parti insurgé, tant que celui-ci ne détient aucun port.

Une Ordonnance de l'Espagne — autre pays maritime — a établi en 1801 qu'on doit considérer comme pirate tout navire muni d'une fausse patente ou qui n'en a aucune ; celui qui combat sous un autre pavillon que le sien, qui s'arme en course sans licence de son gouvernement ou qui, sans y avoir été autorisé, reçoit patente d'un autre état, même allié de l'Espagne.

De même, le 20 juillet 1873 un décret espagnol a déclaré pirates les insurgés et les navires de l'Etat retenus par eux.

De son côté, le Code pénal du Pérou a assimilé à la piraterie l'exécution d'un jugement de bannissement qui n'a pas été prononcé par un tribunal régulier.

Un autre Etat de l'Amérique du Sud, le Brésil, qualifie de pirates, dans un décret du 10 avril 1895, les navires de guerre soulevés contre le gouvernement du maréchal Peixoto.

Signalons enfin que l'assimilation à la piraterie des destructions de câbles télégraphiques sous-marins a été demandée par l'Autriche.

Quant à la loi française du 10 avril 1825, qui nous intéresse plus spécialement, elle fournit un remarquable exemple de dispositions d'ordre interne créant le délit de piraterie par analogie. Cette loi, intitulée « loi pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime », reproduit d'ailleurs les principes traditionnels figurant déjà dans l'Ordonnance sur la marine de 1681. Comme elle régit encore actuellement la matière de la piraterie et que nous aurons à nous y reporter au cours de nos développements

ultérieurs, il nous paraît opportun de la résumer quelque peu.

En conséquence, en vertu de la loi française du 10 avril 1825 « seront poursuivis et jugés comme pirates : 1°) Tout commandant de navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents.

« 2°) Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors de l'état de guerre, et sans être pourvu de lettres de marque, ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements.

« 3°) Le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque qui aurait commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission.

« 4°) Tout français ou naturalisé français qui, sans l'autorisation du roi, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course.

« 5°) Tout français ou naturalisé français qui, ayant obtenu même avec l'autorisation du roi, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargements. »

Tous ces articles se rapportent à la course et constituent une reproduction de l'Ordonnance sur la marine de 1681.

« 6°) Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires.

« 7°) Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui, par fraude ou violence, envers le capitaine ou commandant, s'emparerait dudit bâtiment.

« 8°) Tout individu faisant partie de l'équipage d'un

navire ou bâtiment de mer français qui se livrerait à des pirates ou à l'ennemi. »

Ces trois articles sont relatifs à des rébellions et insoumissions.

« 9°) Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque, armé et naviguant sans être ou avoir été muni pour le voyage de passeport, rôle d'équipage, commission ou autres actes, constatant la légitimité de l'expédition. »

Cet article constitue le type même de piraterie par analogie suivant les dispositions d'ordre interne.

La loi établit ensuite les peines attachées à ces divers cas de piraterie. Elles sont extrêmement sévères puisqu'aucune n'est inférieure aux travaux forcés à perpétuité ou à la réclusion, la peine de mort étant commuée, en outre, dans la plupart des dispositions contre les commandants, chefs et officiers.

Quant à l'article 10 il se rapporte aux suites de la capture et dispose que le produit de la vente des navires et bâtiments de mer capturés pour cause de piraterie sera réparti conformément aux lois et règlements sur les prises maritimes. Lorsque la prise aura été faite par des navires de commerce, ces navires et leurs équipages seront, quant à l'attribution et la répartition du produit, assimilés à des bâtiments pourvus de lettres de marque et à leurs équipages.

Dans un certain nombre de traités on a eu également recours à l'assimilation. Par exemple on a assimilé à des pirates les membres de navires neutres qui reçoivent de leur Etat des commissions ou lettres de marque pour agir hostilement contre une nation belligérante et pour inquiéter le commerce et les propriétés de ses sujets ou citoyens.

Mentionnons encore les différents traités et conventions sur la traite des noirs tel que le traité de Londres du 20 décembre 1841 ; le traité de Washington du 6 février 1922, relatif à l'emploi des sous-marins et des gaz asphyxiants en temps de guerre. Nous aurons d'ailleurs ultérieurement l'occasion de les étudier tous très en détail.

On voit donc la rigueur des dispositions atteignant la

piraterie par analogie. On peut également se rendre compte dès maintenant des liens étroits que la piraterie présente avec la matière de la course. On a soutenu qu'un crime ou un délit quelconque devient un acte de piraterie selon la portée du droit des gens dès lors qu'il est traité comme tel dans la pratique par tous les Etats civilisés. Or, du moins quant à nous, ce qui fait d'un crime ou d'un délit un acte de piraterie international, c'est uniquement sa nature propre. Nous partageons l'opinion de Pradier-Fodéré qui fait remarquer très justement ceci : « quand bien même, tous les Etats civilisés se seraient accordés par une convention générale pour donner à tel délit le caractère d'un acte de piraterie selon la portée du droit des gens, ce délit n'en serait pas moins un acte de piraterie suivant le droit international conventionnel, s'il n'a pas le caractère qui constitue essentiellement la piraterie suivant le droit international universel. »

Nous laisserons là nos critiques sur la piraterie par analogie ; nous y reviendrons plus en détail dans la conclusion de cette deuxième partie de notre ouvrage, quand nous aurons étudié les différents faits que de nombreux Etats et auteurs assimilent à la piraterie du droit des gens.

A cet effet, nous diviserons cette deuxième partie en trois chapitres : dans le premier que nous intitulerons « piraterie individuelle et a-politique » nous étudierons uniquement dans leurs rapports avec la piraterie, la traite, la destruction des câbles télégraphiques sous-marins, le manque de papiers de bord, le vol d'épaves.

Le terrorisme, le faux-monnayage et la mutinerie-rébellion serviront, sous l'intitulé « piraterie grégaire et méta-politique », de transition entre le premier chapitre et le troisième qui, sous le titre suivant « piraterie collective et idéologique » comprendra l'étude de l'insurrection dans la guerre civile, du crime dans la conduite de la guerre, de la course et enfin de l'Etat pirate.

CHAPITRE I

PIRATERIE INDIVIDUELLE ET A-POLITIQUE

Par cette expression de « piraterie individuelle et a-politique » nous entendons étudier des faits graves intéressant soit le droit interne, soit le droit international commis par un individu isolé ou par un petit nombre de personnes. L'acte n'est alors accompli par le coupable que pour son propre compte, en laissant de côté toute considération politique, idéologique ou patriotique. Il s'agit d'infractions internationales dont les conséquences ne concernent en réalité qu'un groupe fort restreint de coupables ayant agi dans un but qu'ignorait certainement l'Etat dont ils sont les ressortissants. C'est sous cette réserve que le mot de « piraterie » sera employé dans les développements de ce chapitre.

SECTION I. — La Traite

L'esclavage est entretenu par la traite. Il ne faut pas confondre l'un avec l'autre, le moyen avec le résultat. L'esclavage est surtout la forme du travail sur le continent noir. La traite des esclaves comprend tout acte de capture, d'acquisition ou de cession d'un individu en vue de le réduire en esclavage ; tout acte d'acquisition d'un esclave en vue de le vendre ou de l'échanger ; tout acte de cession par vente ou échange d'un esclave acquis en vue d'être

vendu ou échangé, ainsi qu'en général tout acte de commerce ou de transport d'esclaves.

La traite qui se réalise par terre, mais aussi et principalement sur mer, est considérée de nos jours comme un odieux trafic. Malheureusement il n'en fut pas toujours ainsi.

Dans l'antiquité, la traite des esclaves fut un des objets principaux de la piraterie. Le prix des esclaves était élevé, surtout quand il s'agissait d'esclaves artistes ou littérateurs ; c'est d'ailleurs ce qui explique l'ardeur que les pirates mettaient à se procurer cette précieuse marchandise. Ainsi que le fait remarquer Wallon dans son « histoire de l'esclavage », le besoin d'esclaves stimulait la piraterie qui, transformée en traite des blancs, était devenue la profession commerciale la plus lucrative et la plus répandue dans l'antiquité.

Il en fut de même pendant tout le Moyen-Age, l'esclavage étant le principal objectif de la course, tant du côté chrétien que du côté des musulmans. Les génois déshonorèrent même leur commerce en trafiquant des chrétiens comme des musulmans et en faisant la traite des blanches pour approvisionner de Circassiennes les harems de l'Egypte et du Maghreb. En plein *xvii^e* siècle, on voyait, dans Gènes, de riches armateurs se faisant servir par des esclaves barbaresques.

Encore au commencement du *xix^e* siècle, les forbans des États barbaresques de la Méditerranée trafiquaient des européens qu'ils avaient pu enlever sur les côtes ou en mer. Plusieurs traités avaient été conclus par divers États avec les princes africains et avec la Turquie pour empêcher ou réduire cette vente de captifs. Grâce aux efforts conjugués de la France et de l'Angleterre, la traite des blancs sur la côte septentrionale de l'Afrique est définitivement anéantie. La conquête de l'Algérie en 1830 y a mis fin. De son côté, la Russie a rempli un rôle semblable dans la mer Noire. Dans l'Asie centrale, elle a stipulé l'interdiction de la vente des esclaves dans des traités conclus, en 1873, avec les Khanats de Khiva et de Boukhara.

Nous voyons donc que la traite des noirs fut permise, voir même encouragée pendant longtemps par de nombreux Etats, tels que ceux du Sud de l'Union américaine. Mais bien vite la réaction des pays civilisés se fit sentir ; à la tête de ce mouvement nous retrouverons toujours la Grande-Bretagne qui s'efforça, pour de multiples raisons, de condamner la traite des nègres et d'encourager les Etats à l'interdire dans leurs rapports. Lorsque le parlement britannique eut aboli en 1806 la traite des noirs, le gouvernement anglais, préoccupé de prévenir l'importation des esclaves dans les pays qui usaient de la main-d'œuvre servile, chercha déjà à obtenir l'assimilation de la traite à la piraterie. Il se heurta — et il en fut toujours ainsi par la suite — à de très vives résistances, notamment de la part de la France. Cependant il obtint sans peine au Congrès de Vienne, le 8 février 1815, une déclaration de principe condamnant et abolissant la traite, mais laissant à des négociations futures le soin de déterminer l'époque à laquelle ce commerce devrait universellement cesser. Il poursuivit ces négociations dans le souci de hâter partout l'abolition non seulement dans la loi, mais dans les faits. Il jugeait nécessaire des mesures de surveillance et de contrainte ainsi qu'une police internationale. C'est pour obtenir les mesures internationales les plus efficaces qu'il désirait assimiler la traite à la piraterie. L'assimilation lui eût permis d'appliquer ses lois, sa police et sa justice à tous les bâtiments sans distinction de pavillon. A ce propos il est bon de faire remarquer que l'élargissement de la compétence de l'Etat par les dispositions internationales sur la piraterie lui confère des pouvoirs très étendus, car l'établissement de la nature de la piraterie est du domaine du droit national et non du droit international. Cependant l'Etat ne saurait exercer sa compétence arbitrairement, s'il ne veut pas provoquer d'opposition de la part d'autres Etats. Aussi la Grande-Bretagne poursuivit-elle toujours avec ténacité le but suivant : faire donner aux Etats qui y auraient consenti par la signature d'une convention, compétence réciproque à l'égard des ressortissants de tous

les autres Etats signataires à raison des faits de traite constatés en haute mer. Sans doute les conventions ainsi conclues eussent bien été fondées sur le principe de la réciprocité, mais cette réciprocité se trouvait sans portée par suite de la prédominance écrasante de la marine britannique sur les autres marines. La Grande-Bretagne présentait toujours ses désidérata dans la formule résumée : « assimilation de la traite à la piraterie ». D'ailleurs, en ce qui concerne la juridiction, certains de ces traités instituaient la juridiction du navire saisi, d'autres une juridiction mixte ; mais aucune n'allait jusqu'à la conséquence logique impliquée par l'assimilation rigoureuse de la traite à la piraterie : la juridiction du capteur.

Si la traite était devenue, comme la piraterie, crime de droit des gens, les navires de tous les Etats eussent pu la réprimer. Dans une telle répression, il est facile de voir que la marine britannique eût obtenu une part prépondérante qui eût servi efficacement sa suprématie maritime, coloniale et commerciale. Pour cacher cette raison favorable à ses intérêts propres, le gouvernement anglais s'efforçait de convaincre les autres nations que la concession réciproque du droit de visite et de perquisition sur les bâtiments de leurs nationalités respectives était le seul moyen d'atteindre efficacement les négriers qui avaient toujours à bord plusieurs pavillons différents et s'en couvraient successivement pour échapper aux croiseurs.

Ainsi que nous allons le voir, les Etats-Unis et la France surtout, opposèrent à cette thèse britannique une résistance absolue à raison des conséquences générales éventuelles. De plus ils étaient en droit d'invoquer — et nous le montrerons dans la suite de nos développements — que, si odieuse que soit la traite, elle ne saurait être assimilée par sa nature avec le crime même de piraterie ; le traitant ou négrier, en effet, ne porte pas atteinte à la sécurité de la navigation en haute mer.

Au Congrès d'Aix-la-Chapelle, en 1818, le tsar Nicolas I fit une proposition tendant à instituer un droit de visite réciproque et une police maritime internationale. La force

maritime commune devait avoir son siège principal sur un point central de la côte africaine et être placée sous l'autorité d'un conseil suprême.

L'Angleterre avait proposé au Congrès de Vérone en 1822 d'assimiler la traite des noirs à la piraterie, assimilation qui aurait soumis au droit de visite en temps de paix tout navire de commerce soupçonné de se livrer à la traite. La France, à juste titre, repoussa cette assimilation.

Après la Révolution de Juillet, la France modifia son attitude et elle conclut avec l'Angleterre les conventions du 30 novembre 1831 et du 22 mars 1833 d'après lesquelles le droit de visite réciproque pouvait être exercé, en des parages déterminés, à bord des navires de l'une ou de l'autre nation. L'article 7 de la convention franco-anglaise du 30 novembre 1831 dit très clairement que « les navires capturés seront, ainsi que leurs équipages, remis sans délai à la juridiction de la nation à laquelle ils appartiendront » et ajoute « qu'il est d'ailleurs bien entendu qu'ils seront jugés d'après les lois en vigueur dans leurs pays respectifs. »

Le 20 décembre 1841 fut signé à Londres le fameux traité par lequel l'Angleterre, la France, la Prusse, l'Autriche et la Russie se reconnaissaient un droit mutuel de visite à exercer par leurs bâtiments de guerre sur tout navire marchand battant pavillon de l'une quelconque d'entre elles, chaque fois que des présomptions fondées autoriseront à le soupçonner de se livrer à la traite des nègres ou de s'y être livré au cours de la traversée durant laquelle il a été rencontré par lesdits croiseurs, ou d'avoir été équipé à cette fin. Les Hautes Parties Contractantes s'engageaient ainsi à prohiber toute traite des nègres, accomplie soit par leurs sujets respectifs, soit au moyen de capitaux appartenant à leurs sujets, soit sous leurs pavillons ; elles déclaraient qu'un tel trafic serait considéré comme crime de piraterie et que tout navire qui tenterait de l'exercer perdrait par ce seul fait tout droit à la protection de leur pavillon.

Mais au lendemain même de la convention, une opposi-

tion très vive se manifesta au sein du parlement français contre le droit de visite reconnu par la convention et approuvé par Guizot. Aussi le traité ne fut-il pas ratifié par les Chambres françaises ; la France repoussait — comme à Vérone — le droit de visite réciproque et l'assimilation de la traite à la piraterie. L'opinion publique française accusait la Grande-Bretagne de vouloir concentrer entre ses mains toute la police des mers, grâce à ce droit de visite que le traité reconnaissait aux bâtiments de guerre. Ainsi toutes les dispositions détaillées du traité de 1841 qui faisait fort bien sur le papier, n'ont pas donné les résultats qu'on attendait. La convention de 1841 mérite cependant d'être analysée car elle est encore en vigueur parmi les Etats qui l'ont admise en dehors de la France et constitue un document considérable dans l'histoire de la traite. L'article 1^o constituant pour la thèse de la Grande-Bretagne un triomphe d'ailleurs plus apparent que réel contenait une stipulation particulière à l'Autriche, à la Prusse et à la Russie : ces trois Etats considéraient comme crime de piraterie la traite accomplie par leurs sujets ou sous leur pavillon. Ils consentaient à ce que leurs bâtiments soupçonnés de traite, fussent, comme pirates, soumis à la juridiction du capteur. Cette disposition avait son explication dans le fait que les Etats dont il s'agissait n'avaient pas de colonie dans les régions où se faisait la traite et qu'ils ne voulaient pas se donner la charge de juger les navires qui emprunteraient leur pavillon. En outre l'Autriche et la Prusse n'ayant à cette époque qu'une marine de guerre insignifiante et la Russie étant trop éloignée pour se soucier des croisières anti-esclavagistes, la vérité est que la lutte contre l'esclavage parmi les grandes puissances restait concentrée dans les mains de l'Angleterre.

Par un nouveau traité entre la France et l'Angleterre du 29 mai 1845, la vérification du pavillon fut substituée à la visite ; on écartait ainsi à dessein l'expression de droit de visite. En 1867, dans de nouvelles instructions, la France repoussait toujours le droit de visite, l'examen de la cargaison et l'assimilation de la traite maritime à la piraterie.

Il fallut attendre la fin du ^{xix}^e siècle pour voir mettre sur pied un grand traité contre l'esclavage ; ce fut l'acte anti-esclavagiste de Bruxelles du 2 juillet 1890. Ici encore la France souleva de nouvelles objections. Etant donné la disproportion énorme entre le nombre des navires anglais et celui de toute autre puissance, le droit de contrôle était pratiquement tout à l'avantage de l'Angleterre ; et bien qu'étant exercé dans un but humanitaire, il pouvait avoir des conséquences commerciales très graves. Cependant le gouvernement français ne pouvait se soustraire au devoir de participer à la lutte anti-esclavagiste, et il présenta à son tour un projet. Enfin, le soin d'élaborer un projet définitif fut laissé à M. de Martens, l'un des plénipotentiaires et célèbre jurisconsulte dans le domaine du droit international. Il sut concilier les desiderata de la France et de l'Angleterre avec beaucoup d'habileté, comme il était d'ailleurs à prévoir, et son projet dans lequel la visite des navires français se bornerait simplement à l'examen des papiers de bord, servit de base pour les stipulations de cet acte de Bruxelles du 2 juillet 1890. Ainsi, par opposition à la police maritime s'exerçant contre les pirates, d'autres compétences policières détenues par les vaisseaux de guerre reposent, non sur le droit coutumier, mais sur des conventions de droit international. Ces dernières ont accordé aux vaisseaux de guerre des Etats contractants tout particulièrement des droits de police déterminés qui visent à combattre la traite des esclaves. Quand l'idée d'une police maritime destinée à empêcher la traite des esclaves apparut pour la première fois au début du siècle dernier, on envisagea à plusieurs reprises la création d'une flotte internationale. Wilberforce, le grand promoteur de la lutte contre le trafic des esclaves, déclarait déjà, dans une lettre de 1817 : « si l'on veut efficacement agir contre le commerce des esclaves, les Puissances devront passer une convention entre elles et prévoir une flotte commune qui aurait le droit de saisir tout navire suspecté d'avoir à son bord des esclaves ou qui serait équipé pour la traite et non pas pour une autre forme de commerce. »

Plus près de nous, le 25 septembre 1926, fut signée à Genève une convention par 36 Etats et colonies autonomes, relative à l'esclavage. Cet acte est intéressant à signaler car il est le dernier en date des documents internationaux relatifs à l'esclavage. De nouveau la question du contrôle de la navigation n'a pas manqué de surgir au cours des travaux préparatoires de cette dernière convention et même après les expériences et les résultats de la guerre mondiale. Elle s'est montrée encore plus difficile à trancher qu'auparavant. Une fois de plus, pendant ces travaux, le gouvernement britannique représenté par lord Cecil, avait appuyé une proposition suivant laquelle le transport d'esclaves par mer devait être considéré comme acte de piraterie. Ainsi la traite des esclaves aurait été considérée comme un crime international, en tous points semblables au crime de piraterie qui, nous le savons, confère à quelle que puissance que ce soit, la faculté de poursuivre le coupable. Bien que la commission temporaire de l'esclavage près de la S.D.N. se soit rangée à cette suggestion qui aurait ainsi tranché le problème d'une manière définitive, on dut renoncer cependant à l'élaboration d'une telle clause, des obstacles si difficilement surmontables s'étant élevés en grand nombre. Nous ne risquons pas d'affirmer que la matière de la traite par mer est uné des plus ardues à régler par voie de traité international collectif ; nous ne sommes que trop renseignés par l'histoire sur ce délicat problème. Aussi approuverons-nous la convention de 1926 relative à l'esclavage estimant que le système des arrangements particuliers était encore à recommander. C'est d'ailleurs à l'œuvre de la commission temporaire de l'esclavage que nous devons le meilleur programme de travail en vue d'une législation pénale internationale au regard de l'esclavage. Elle a, en effet, à la suite de sa deuxième session tenue à Genève du 13 au 25 juillet 1925, adressé au conseil de la S.D.N. dans son rapport, des suggestions sur les points suivants :

« ARTICLE 3. — Traite des Esclaves : échange de vues entre le gouvernement éthiopien et les gouvernements des pays limitrophes, Droit de poursuite et de capture dans les

aux territoriales de la Mer Rouge et dans les eaux territoriales autres que celles de la Mer Rouge. Assimilation du transport d'esclaves par mer à un acte de piraterie. »

Cet exposé historique nous a permis de constater que, depuis le premier quart du xix^e siècle, la Grande-Bretagne n'a cessé de soutenir la thèse favorable à la marine britannique et tendant à assimiler la traite à la piraterie.

Peut-on faire cette assimilation ? La plupart des auteurs se prononcent pour la négative, notamment Wheaton, Pradier-Fodéré et de Montardy qui estiment, avec juste raison, que la notion de piraterie ne doit pas être, en bonne logique, arbitrairement étendue. Déjà, en 1817, dans l'affaire du « Louis », lord Stowell avait refusé d'assimiler la traite à la piraterie et la même décision avait été donnée par la Cour suprême des Etats-Unis, dans le cas de l'« Antelope » en 1825.

De leur côté, certains Etats ont, par leur législation particulière, assimilé la traite à la piraterie, tels que la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et l'Espagne. Le droit anglais considère notamment comme un pirate tout sujet britannique qui donne aide et assistance sur mer aux ennemis du roi ou qui se livre sur la haute mer au transport des esclaves. Les Etats-Unis, par un act du Congrès de 1820, ont déclaré que la traite constituait une piraterie. La Grande-Bretagne a agi de même en 1821. Nous avons vu que cette doctrine a encore été reconnue par l'Autriche, la Prusse et la Russie en 1841. En ce qui concerne la France, il est intéressant de faire remarquer que la possession, l'achat ou la vente, même en pays étranger, des esclaves, et la participation, soit directement, soit indirectement, à tout trafic ou exploitation de ce genre, entraîne, jusqu'à présent, la perte de la nationalité française.

Plusieurs Etats peuvent aussi par traités conclus entre eux faire cette assimilation. C'est ce que fit le 13 mars 1824 une convention anglo-américaine. Une telle assimilation permettait aux navires de guerre d'un Etat — nous l'avons vu — de visiter les navires de commerce de tous les autres. Ce droit de visite ne peut ainsi être exercé en temps de

paix pour la prévention de la traite des esclaves qu'en vertu de droits conférés par traité. Ayant une marine de guerre plus nombreuse que celle des autres Etats, l'Angleterre espérait, dans la conclusion de pareils traités, pouvoir user du droit de visite en temps de paix en réclamant ainsi la répression de la traite des noirs, et de ce fait s'assurer une domination presque exclusive de la mer.

Contrairement à la thèse soutenue continuellement par la Grande-Bretagne et par certains auteurs qui assimilent la traite à la piraterie et estiment que les traitants doivent par suite subir le supplice infligé aux pirates, nous affirmons que dans une étude comme celle relative à la traite des nègres, nous abordons l'examen d'une piraterie de droit privé et qu'il est par conséquent hors de doute que la traite ne doit pas être considérée comme un crime du droit des gens. La notion de piraterie ne doit pas être arbitrairement étendue ; la traite ne doit pas entrer dans le cadre de la piraterie universelle ou du droit des gens. En effet, si nous pouvons relever quelques points communs entre la traite et la piraterie, les différences sont encore plus sensibles.

A) *Ressemblances* : Si on s'en tenait aux éléments de la piraterie que nous avons analysés dans la première partie de notre étude, on pourrait presque soutenir que la traite est assimilable à la piraterie universelle, à la seule condition de faire abstraction du quatrième élément exigeant « l'existence d'un danger contre le commerce de toutes les nations et contre la sécurité de la circulation ». En effet celui qui transporte des esclaves se rend coupable en haute mer « d'actes de violence contre les personnes ». On ne peut douter de cette violence, la plus grave de toutes peut-être, puisqu'elle porte atteinte à la liberté des individus et aboutit à leur transport, contre leur volonté, d'un endroit dans un autre. D'autre part cette violence est « continue ». Perpétrée en haute mer, c'est-à-dire « dans un lieu ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat », c'est enfin une violence commise par le négrier « pour son propre compte » et « dans un esprit de lucre ». Le crime de traite

des esclaves est l'infraction la plus « typique », la plus spécifique de celles commises par esprit de lucre. C'est le crime le plus odieux et le plus révoltant du monde. Ainsi sommes-nous en face d'un cas évident de piraterie du droit des gens si nous faisons abstraction du quatrième élément. On arriverait alors à cette conséquence que tout navire de guerre pourrait visiter les navires de commerce des autres Etats soupçonnés de transporter des esclaves et punir comme pirates le capitaine et les « principaux de l'équipage ».

B) *Différences* : Cependant, si nous tenons compte du quatrième élément du crime de piraterie proprement dit, nous ne pouvons assimiler la traite à la piraterie, et cette assimilation, quand elle est faite, ne constitue pas un principe de droit international universellement reconnu. Des sensibles différences existent en effet entre la traite et la piraterie :

Si la piraterie menace le commerce maritime tout entier, la traite n'entrave pas le commerce des mers.

Si les pirates ne reconnaissent l'autorité d'aucun Etat, les négriers naviguent sous le pavillon d'une puissance.

Ainsi on voit que les négriers ne portent pas atteinte à la sécurité et à la circulation du commerce maritime dans les lieux ne relevant pas de la souveraineté exclusive d'un Etat déterminé.

A la différence des pirates qui attaquent les navires en haute mer, les négriers et tous ceux qui transportent des esclaves, bien que coupables de violences contre les personnes transportées, ne font que poursuivre paisiblement leur route sans s'attaquer aux navires qu'ils rencontrent et sans compromettre la sécurité de la circulation.

Etant donné que c'est par l'atteinte portée à la sécurité de la circulation maritime qu'on peut expliquer le caractère particulièrement sévère des dispositions pénales réprimant dans les diverses législations nationales le crime de piraterie, on ne saurait assimiler le négrier au pirate. Certains auteurs ont même soutenu que jusqu'au moment où toutes les nations ne seront pas d'accord pour interdire le transport

des esclaves en haute mer ou dans tout autre lieu échappant à la souveraineté, l'interdiction par certaines nations d'un pareil transport serait une atteinte des plus graves au principe de la liberté des mers ou des lieux échappant à toute souveraineté. Ainsi s'expriment Fiore et Bluntschli. Mais à ce propos, que devons-nous penser d'un navire qui attaque en haute mer un autre navire qui transporte des esclaves et leur rend la liberté ? Nous nous trouvons sans doute en présence d'actes de violence commis en haute mer et qui ne sont pas autorisés par toutes les nations, certains Etats refusant d'admettre le droit de visite en matière de traite; mais ces actes ne peuvent être cependant considérés comme des actes de piraterie du droit des gens puisqu'ils n'ont pas été commis dans un esprit de lucre.

Malheureusement ce crime odieux qu'est la traite des esclaves ne se borne pas à la race noire; il s'étend aussi à la race blanche et embrasse surtout les femmes et les enfants, dont il fait l'objet d'un trafic régulier en plein *xx*^e siècle !

Cette traite des femmes — délit nommé autrefois « traite des blanches » — est une des formes les plus répugnantes de l'esclavage moderne. Elle constitue une des dérogations les plus flagrantes au principe de la liberté. Tout le monde civilisé doit s'armer contre elle et doit engager, solidairement et sans faiblesse, une lutte implacable contre ce fléau de l'humanité. Tout comme le pirate, le trafiquant d'un pareil commerce doit se voir appliquer la peine capitale. L'internationalisation de la traite des femmes et des enfants, en liaison avec ladite lacune des législations criminelles des différents pays, a eu pour conséquence le mouvement de la fin du *xix*^e siècle tendant à internationaliser la lutte contre cette traite, à compléter les législations criminelles et à assimiler également cette traite à la piraterie. Une telle assimilation — pas plus que pour la traite des noirs — ne peut se soutenir. Les raisons en sont à peu près les mêmes. Mais quand on aura lu le magnifique rapport de M. Neymarek sur la « traite des blanches », à la troisième conférence internationale de 1931, pour l'unification

du droit pénal, on comprendra qu'une lutte implacable doit être organisée et poursuivie inlassablement par toutes les nations du monde civilisé: « le transport d'une personne de sa patrie dans une maison de débauche, déclare M. Neymarck, constitue un cas de traite des esclaves, même si cette personne, victime d'un crime professionnel, a quitté son pays de son propre gré, inconsciente du sort tragique qui lui est préparé. Des milliers de femmes européennes partent volontiers tous les ans en Amérique du Sud, tentées par des offres de travail, fausses et fictives, espérant y gagner plus facilement leur vie et assurer peut-être leur avenir, sans se douter que lors de leur arrivée, elles seront immédiatement mises en esclavage dans des maisons de débauche où elles resteront jusqu'à leur mort, cachées à l'œil de la police; qu'elles, jusqu'à leur mort, éloignées de leur patrie, elles endureront les pires souillures, les pires malheurs, les pires outrages sans pouvoir réagir, sans possibilité de chercher secours; qu'elles vivront victimes sans défense des criminels, dans un état de malheur sans issue, malheur qui doit soulever les âmes humaines contre les « *hostes generis humani* », contre ces malfaiteurs qui n'hésitent devant rien pour exercer leur ignoble industrie. »

Le caractère de profonde immoralité de la traite qui, sous toutes ses formes, est une atteinte au principe fondamental du respect dû à la personne humaine et qui a été considérée à juste titre comme un crime de lèse-humanité, rend extrêmement désirable la conclusion d'une convention internationale pour universaliser la répression en cette matière. Quelles que soient les différences entre les diverses formes de la traite (traite des noirs, des coolies, des femmes et des enfants) elles ont toutes des points communs tels que l'acquisition, l'embarquement, le transport, la vente directe ou la spéculation. L'élaboration d'une convention générale assurant l'incrimination universelle de la traite sous ses diverses formes serait facilitée par les travaux déjà réalisés au cours des multiples congrès ou conférences qui ont eu pour résultat l'élaboration de déclarations, de

conventions et de rapports très étudiés adressés aux institutions internationales compétentes. Il serait en effet souhaitable qu'on assure la rapidité de la répression de la traite et de l'esclavage en considérant comme un délit distinct les différentes phases que suppose la perpétration d'un tel crime. Il y aurait lieu de réprimer tout particulièrement le transport par mer des innocentes victimes de cet odieux commerce. La meilleure mesure qui s'imposerait serait sans doute le droit de visite par les navires de guerre sur les navires soupçonnés de se livrer à la traite, et ce, sans distinction de pavillon. On arriverait ainsi à la reconnaissance d'une véritable police internationale. Mais afin d'éviter les abus et les difficultés qui ont surgi au cours de l'histoire contre la traite, de sérieuses garanties devraient être établies. Il y aurait lieu, par exemple, d'exiger une certaine discrétion au cours de la visite ; c'est souvent par manque de tact et de courtoisie que des différends ont surgi entre la France et la Grande-Bretagne. Tout contrôle devrait être aussi rapide que possible et ne pas retarder la bonne marche du navire soupçonné. D'autre part, l'arrêt et la visite d'un navire ne pourraient avoir lieu sans motif sérieux et sans indices importants ; en certains cas, le capitaine du navire suspecté serait même en droit de réclamer des réparations ou indemnités. Enfin l'enquête à bord du navire suspecté ne saurait être, en aucun cas, un moyen de s'immiscer dans les affaires du pays dont le navire porte le pavillon. A cette fin certaines nations telle que la Grande-Bretagne devraient se montrer un peu plus conciliantes et abandonner toute thèse par trop rigoureuse et exagérée. A ce propos nous rappellerons les efforts faits à la S.D.N. par la commission temporaire de l'esclavage en juillet 1925 et à la convention de Genève du 30 décembre 1921 pour la traite des femmes et des enfants.

SECTION II. — La destruction des câbles sous-marins

On a ressenti de bonne heure la nécessité d'assurer la protection des câbles sous-marins.

Déjà en 1869, les Etats-Unis saisirent les différents états d'un projet de convention pour la protection des câbles sous-marins en haute mer. Ce projet réprimait les actes intentionnels de destruction ou de détérioration des câbles sous-marins en pleine mer en les assimilant à des actes de piraterie. En outre ledit projet stipulait que les communications par câbles pourraient se poursuivre en temps de guerre comme en temps de paix. La conséquence logique d'une telle assimilation était le droit de police et de répression d'actes délictueux concernant les câbles au profit de toutes les marines de guerre. En tant que tels, les câbles devaient être « neutres ». Ces propositions hardies pour l'époque n'eurent pas de suite à cause de la guerre franco-allemande et ne furent pas reprises plus tard par le gouvernement de Washington.

Des associations scientifiques se sont également préoccupées, comme les organisations techniques et les Etats eux-mêmes, de la protection des câbles télégraphiques sous-marins.

En 1879, à sa session de Bruxelles, l'Institut de droit international était saisi d'un rapport de capitale importance de M. Louis Renault, au nom de la septième commission. Dans son rapport, M. Renault attaquait et combattait vivement la thèse comportant l'assimilation de la destruction des câbles à la piraterie, telle que le gouvernement américain l'avait énoncée dans son projet de 1870; elle était d'ailleurs reprise par Dudley Field, dans son « international code » (article 83) et approuvée par le gouvernement austro-hongrois dans une note relative aux idées émises par Cyrus Field.

Tout en approuvant l'intention qui avait inspiré la proposition du gouvernement américain et l'approbation du gouvernement austro-hongrois, M. Renault déclarait ne pas admettre les moyens indiqués pour la réaliser et refusait toute assimilation. Après avoir montré que l'Angleterre, malgré sa très grande influence, n'avait pas réussi à faire admettre que la traite des noirs devait être assimilée à la piraterie du droit des gens, il n'hésitait pas à qualifier de

« fiction » l'assimilation de la destruction d'un câble sous-marin à un acte de piraterie et à déclarer qu'il serait difficile de faire reconnaître cette assimilation pour la destruction intentionnelle d'un câble télégraphique. En outre il montrait qu'en faisant application de la pénalité de la piraterie, on frappait trop sévèrement la destruction intentionnelle et qu'on laissait de côté la destruction résultant de la négligence méritant elle aussi une punition, moindre sans doute, mais d'une certaine gravité cependant. Enfin, assimiler la destruction des câbles à la piraterie, c'était admettre des conséquences fort importantes, mais aussi très spéciales au point de vue de la procédure et de la compétence. M. Renault repoussait la compétence des tribunaux du navire ayant constaté l'acte délictueux et recommandait de « s'attacher au principe qui semble exiger que l'Etat dont le navire portait légitimement le pavillon garde son autorité sur son ressortissant. C'est la meilleure sauvegarde contre les abus qui pourraient résulter du droit de saisie concédé à toutes les marines. »

L'Institut suivit complètement M. Renault dans sa résolution du 5 septembre 1879 ; il reconnut que la destruction ou la détérioration des câbles sous-marins en pleine mer constituait un délit de droit international dont le jugement appartiendrait aux tribunaux nationaux du navire capturé ; mais il refusa d'assimiler la destruction des câbles à la piraterie.

Encore en 1880, l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens, composée en majeure partie de juristes britanniques ou américains a demandé que « les puissances intéressées s'accordent pour déclarer que la destruction ou la détérioration en haute mer des câbles sous-marins constitue en temps de paix un acte de piraterie, et que chacune d'elles détermine la peine applicable à une atteinte de ce genre, d'une manière aussi uniforme que la chose est compatible avec les lois criminelles des différents Etats. »

Finalement ce sont les principes contenus dans la résolution du 5 septembre 1879, qui devaient plus tard triom-

pher dans la convention de Paris du 14 mars 1884 sur la protection des câbles télégraphiques sous-marins. Cette convention s'applique en dehors des eaux territoriales à tous les câbles établis légalement et aboutissant dans les territoires, colonies ou possessions de l'une ou plusieurs des nations contractantes. Ses textes contiennent des dispositions rigoureuses concernant la constatation et la répression des infractions de cette nature. Ils attribuent compétence, pour connaître des infractions à cette convention, aux tribunaux du pays auquel appartient le bâtiment à bord duquel l'infraction a été commise, et, subsidiairement, aux tribunaux nationaux de l'inculpé; la poursuite des infractions punissables doit être opérée par l'Etat ou en son nom. Ainsi, en matière de compétence pour la répression des délits, la convention a écarté complètement la solution qui aurait découlé de l'assimilation de la détérioration des câbles à la piraterie. Une fois de plus la proposition britannique réclamant l'assimilation a été rejetée. Une telle convention entrée en vigueur le Premier Mai 1888 pouvait donc être mise en œuvre en France; c'est ce que fit la loi du 20 décembre 1884.

Pourtant, en ce qui concerne ce problème des câbles télégraphiques sous-marins, le droit international stagne depuis la conclusion de la convention de 1884. Cette convention, bien qu'ayant été généralement ratifiée et quoique les Etats qui l'ont ratifiée aient adopté la législation nécessaire à la rendre effective, ne prévoit pourtant malheureusement pas la protection des câbles en temps de guerre; bref, il n'y a pas de droit international conventionnel qui les protège en temps de guerre contre la rupture ou destruction de la part des belligérants. Toutefois, les dispositions de la convention de Paris du 14 mars 1884 ont été complétées par des mesures adoptées au cours de la conférence tenue à Londres en 1913. Son objet essentiel concerne la protection des câbles sous-marins en temps de paix. En temps de guerre pleine liberté est laissée aux nations belligérantes. La conférence de la paix de La Haye a cependant stipulé en 1907 que les câbles sous-marins reliant un territoire oc-

cupé avec un territoire neutre ne peuvent être saisis ou détruits excepté en cas d'absolue nécessité. A la conclusion de la paix, ils devront éventuellement être restaurés et des dommages-intérêts devront être accordés.

Ainsi on peut se rendre compte que beaucoup d'auteurs et d'Etats ont demandé que fussent internationalement protégées contre les destructions et les détériorations les lignes de câbles sous-marins appartenant à des Etats déterminés. Certains n'ont pas hésité à assimiler de telles destructions à des actes de piraterie. Toutefois, tous les auteurs sont d'accord pour admettre que, n'ayant sur une partie de la haute mer aucun droit exclusif d'empire et de juridiction, un Etat ne saurait s'opposer à ce qu'un autre Etat vienne poser sur son lit des câbles sous-marins ; ce n'est que sur son territoire et dans sa mer territoriale à raison des droits qu'il y possède, qu'il pourrait empêcher l'installation de câbles.

Bien qu'il s'agisse ici d'un délit dirigé contre les intérêts de l'humanité toute entière, il nous faut repousser, ainsi que l'a fait M. Renault, la thèse comportant l'assimilation de la destruction des câbles à la piraterie. Si le délinquant a commis des actes de violence dans un esprit de vengeance par soif de destruction ou plus probablement par négligence, et ce, en haute mer, c'est-à-dire dans un lieu se trouvant en dehors de la juridiction exclusive d'un Etat déterminé, on ne peut soutenir qu'il a agi dans un esprit de lucre. Tout au plus ne doit-on voir dans le fait de couper le câble dans lequel le navire de pêche a laissé prendre son ancre ou ses filets, qu'un simple intérêt de récupération du matériel. Sans doute, il peut y avoir là un cas de négligence coupable, c'est-à-dire l'absence de précautions rudimentaires, et le défaut d'une certaine pratique à la navigation. Mais jamais on ne doit considérer un tel acte comme un crime de piraterie. Nous pensons toutefois que de tels actes peuvent être un danger contre le commerce de toutes les nations et contre la sécurité de la circulation, si la destruction des câbles ne permet plus aux différents Etats de se communiquer certains renseignements concernant

leur trafic maritime. Il est vrai que depuis le développement de la télégraphie sans fil, il est facile de remédier à de telles situations. Ces ruptures de communications sont d'ailleurs nombreuses dans les mers fréquentées, en particulier dans la mer du Nord. Quoiqu'il en soit l'assimilation de ces ruptures de câbles à la piraterie ne sera jamais considérée que comme une « fiction ».

SECTION III. — Le manque de papiers de bord

En plus du pavillon, tous les navires doivent aussi être pourvus de papiers qui offrent un moyen plus efficace de les identifier. Les papiers suivants sont ceux que l'on rencontre d'habitude sur les navires de commerce :

- 1) Un registre donnant le nom de l'armateur et du navire ; les dimensions de ce dernier et autres caractéristiques permettant d'identifier le bâtiment et de certifier sa nationalité;
- 2) Le rôle d'équipage;
- 3) Les livres de bord;
- 4) La chartre partie;
- 5) Le manifeste de chargement;
- 6) Les duplicata des connaissements;
- 7) La patente de santé;
- 8) Les acquis en douane;
- 9) L'acte de vente.

Si le pavillon est le signe de la nationalité il n'est pas une preuve irréfragable de cette nationalité, surtout pour les navires privés. Cette preuve résulte des documents authentiques ci-dessus mentionnés. Ces papiers de bord établissent la nationalité du navire, mais c'est une présomption juris tantum qui peut être écartée par preuve contraire. Ils sont indispensables pour qu'un navire puisse naviguer régulièrement. Certains auteurs ont considéré comme épave le navire manquant de papiers de bord. Il s'agit bien là d'un cas de piraterie par analogie ou piraterie « lato sensu ».

Le manque de papiers de bord est assimilé à la piraterie pour beaucoup de nations. Ainsi la loi française du 10 avril 1825 a fait cette assimilation. En vertu de cette loi, seront poursuivis et jugés comme pirates: article 1^{er} « tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque, armé et naviguant sans être ou avoir été muni pour le voyage de passeport, rôle d'équipage, commission ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition. » Ces mots « sans être ou avoir été muni pour le voyage » ont été ajoutés par la commission de la Chambre des Pairs. « Le manque de papiers, a dit M. le Baron Portal, est une présomption de piraterie, qui doit donner lieu à l'arrestation et au jugement du navire. » En réalité, la disposition de la loi de 1825 ne fait guère que constater un fait; le propre d'un pirate en effet est d'être totalement indépendant, surtout au point de vue des lois du commerce et de la navigation. Tout capitaine ou tout individu qui s'embarque avec l'intention de faire la piraterie sera loin de songer à se munir de papiers de bord. Il semble, d'après la loi, donc, que tous ceux qui se trouvent dans ce cas doivent être traités en pirates. Rentrent dans cette catégorie, sans aucun doute, les navires qui sont munis de faux papiers de bord. Le navire pirate a voulu par là se donner une apparence d'honnêteté en se mettant extérieurement en règle avec la loi.

Senly définit aussi les pirates: « des individus qui, sans commission ni papiers de bord d'un Etat souverain, courent les mers avec des navires armés afin d'attaquer et piller les navires qu'ils rencontrent. »

Il est évident que les navires qui se livrent à la piraterie ne peuvent avoir reçu l'autorisation d'aucun Etat civilisé d'exercer un pareil métier. Ainsi si, dans leurs courses criminelles, ces navires arborent les couleurs d'une nation, ce sont des couleurs usurpées qui ne peuvent les protéger. S'ils ont ou s'ils ont eu en leur possession des papiers de bord qui paraissent en règle, ces papiers sont illégitimes, provenant d'une fraude ou peut-être d'un crime dont la

mer a englouti les traces dans ses profondeurs impénétrables.

De son côté, Despagnet remarque qu'en dehors de la conception internationale de la piraterie, il existe des notions nationales du même crime. Il y a en effet des lois qui considèrent le fait de naviguer sans papiers de bord comme une piraterie. Mais selon l'avis de cet auteur, ces infractions ne doivent pas être considérées comme identiques.

Cette piraterie légale consistant dans le fait de naviguer sans papiers de bord, avec ceux de plusieurs Etats, ou encore avec de faux papiers, est sans aucun doute abusive. Dans un tel cas de manque de papiers de bord, on est en présence d'une simple contravention à des règles de navigation alors que, dans la véritable piraterie, on se trouve en présence d'un ou de plusieurs crimes et de véritables actes de brigandage. Un pareil fait, étant donné l'absence de tout élément de violence, ne peut pas rentrer dans le cadre de la piraterie du droit des gens. A ce propos M. de Montfluc soutient à juste titre que « le simple contrevenant à des règles de droit maritime ou de police, n'est pas un pirate ou un criminel de droit commun. »

SECTION IV. — Le vol d'épaves

Ce fait qui doit être considéré de nos jours comme une infraction, était cependant permis dans le passé. C'est ainsi qu'au moyen-âge, sous la dénomination de droit d'épaves, était accordée une sorte de faculté permettant à l'Etat ou aux habitants du littoral de s'emparer par occupation des objets provenant des naufrages, comme s'ils étaient des produits de l'Océan. La coutume fut même étendue, en certaines localités, aux naufragés qui étaient ou mis à mort, ou réduits en esclavage, à moins qu'ils payassent rançon. L'histoire nous révèle sous la plume de différents auteurs cette pratique honteuse des assassinats de naufragés. Les habitants des côtes allaient même jusqu'à provoquer des naufrages en allumant des signaux trompeurs. Il était alors

facile de s'approprier les dépouilles des victimes ou encore d'achever les naufragés qui luttaien^t désespérément contre la mort. A cette occasion on peut rappeler les pratiques anciennes employées bien souvent par les Etrusques qui allumaient des torches sur les côtes rocheuses pour tromper les navires du large qui, croyant arriver dans un port, s'approchaient des côtes, se heurtaient aux rochers et faisaient naufrage.

Sous sa forme la plus douce ce prétendu droit d'épaves se bornait à la réclamation par le propriétaire du sol d'une sorte de taxe sur les navires échoués à la côte, comme réparation des dommages causés au littoral par le naufrage.

En réaction contre cette honteuse permission, le Concile de Latran, tenu en 1199, frappa d'excommunication tous ceux qui se seraient rendus coupables de tels faits. Nous trouvons également des peines sévères prévues contre cette spoliation des naufragés dans certaines Ordonnances royales du Moyen-Age, tels que les Rôles d'Oléron ou l'Ordonnance de Charles-Quint de 1532. En vain, le pillage continua. Quelques Etats firent délivrer à leurs sujets des lettres les affranchissant du droit d'épaves. Les villes hanséatiques agirent ainsi à l'égard du Danemark. Au xvi^e siècle commença à s'établir fort lentement un usage plus conforme aux notions de communauté internationale.

De nos jours, tous les Etats considèrent le droit d'épaves comme une pratique honteuse. Aussi avec le progrès des sentiments d'humanité on en est arrivé à reconnaître que le naufragé a le droit inviolable d'être protégé contre les violences exercées contre sa personne, et le droit d'épaves s'est transformé en un simple droit accordé aux propriétaires du littoral de demander une indemnité pour les dommages qui ont pu leur être causés par le naufrage.

Il ne faut pas comprendre dans la notion de piraterie — comme certains Etats ou auteurs n'ont pas hésité à le faire — cette simple faculté qui, sous la dénomination de droit d'épaves, était anciennement accordée aux propriétaires du littoral. Le voleur d'épaves, bien qu'il porte atteinte à la

sécurité des mers, exerce ce métier dans les eaux soumises à l'autorité d'un souverain déterminé, tandis que la sphère d'action du pirate est ordinairement la pleine mer qui n'est sous la domination de personne. Le voleur d'épaves peut fort bien être en droit de porter un pavillon national quelconque ; le pirate ne peut s'en servir qu'en l'usurpant. Le fait de soutenir que la piraterie peut exister dans certains cas exceptionnels sans l'emploi de la violence physique ou morale (la violence déguisée — provocation de naufrages à l'aide de faux signaux : voir notre étude sur le premier élément de la piraterie) ne doit pas cependant nous entraîner à croire que le simple vol des objets échoués peut constituer une piraterie.

Un naufrage ou tout autre accident n'est que le résultat de circonstances tout-à-fait indépendantes de la volonté des personnes qui s'emparent des objets échoués. Le vol de ces objets échoués n'a nullement consisté en un acte positif de violence perpétré par des personnes qui s'approprient plus tard de tels objets ; et ceux-ci ne sont pas sortis de la possession de leur propriétaire légitime. D'ailleurs, de nos jours, on s'efforce par tous les moyens de sauver les victimes d'un naufrage et de leur rendre tous les biens qui doivent normalement leur revenir. C'est ainsi qu'en cas de naufrage et de danger de mer, les autorités et les habitants du littoral sont obligés de prêter assistance et de procéder au sauvetage des personnes et de la cargaison, sauf à réclamer la rémunération du service rendu. En effet, on ne peut plus demander aux victimes du naufrage que cette simple rémunération et, contrairement aux anciennes pratiques, le fisc ne participe plus à la rançon des objets sauvés. Il n'a plus droit qu'aux objets échoués dont les propriétaires restent inconnus. Le droit de rançon existe encore quand l'armateur est lui aussi resté inconnu, ce qui est bien rare en pratique. L'Etat ne peut plus, en frappant d'un droit élevé la rançon, la légitimer par là-même et en prendre ainsi une part importante. Bien plus, un grand nombre de traités ont cherché à prévenir les traitements arbitraires parfois infligés aux étrangers, en assurant aux naufragés,

sujets des contractants, aide et protection réciproque, et en les assimilant aux nationaux en ce qui concerne le droit de sauvetage. On peut rappeler à titre d'exemple la convention entre la France et l'Angleterre du 29 octobre 1899.

Puisque nous avons été amenés à envisager la question du vol d'épaves qui, en aucun cas, répétons-le, ne saurait être confondu avec la piraterie pour les motifs que nous avons exposés, nous estimons toutefois qu'elle pourrait tout au plus constituer un délit spécial et que les Etats devraient conclure une convention pour la répression du délit d'appropriation des objets échoués. Dans l'état actuel des législations pénales, la répression du délit d'appropriation des objets échoués est soumise à des conditions qui varient avec chaque Etat. Certaines de ces législations punissent le simple fait de s'approprier un objet soit perdu, soit délaissé par suite d'un cas de force majeure, tel que l'incendie, le naufrage ou l'inondation. D'autres législations se bornent à punir les personnes qui cachent ou recèlent les objets trouvés alors que les propriétaires légitimes ou les autorités connaissent ces personnes et leur ont enjoint de restituer lesdits objets.

Etant donné la gravité de ce délit, il y va de l'intérêt de tous les Etats à se solidariser afin d'aboutir à une meilleure répression de ce délit et d'éviter aussi les diversités pénales qui se manifestent dans la plupart des législations contemporaines. On arriverait ainsi à établir des conditions communes pour l'incrimination d'une semblable infraction. A ce propos Pella propose que « les personnes qui ont trouvé des objets provenant d'un naufrage soient obligées, sous la menace d'une peine à déterminer, d'en informer les autorités qui prendront alors les mesures nécessaires pour conserver ces objets ou pour les vendre s'ils sont susceptibles de détérioration. Si, après un certain délai, les propriétaires d'épaves ne se sont pas présentés pour réclamer la restitution ou la somme provenant de la vente, ces épaves ou la somme correspondante seraient attribuées aux personnes qui les ont trouvées en laissant à chaque Etat le droit de fixer la quote-part qui dans ce cas, mais dans

ce seul cas, pourrait revenir au fisc. Au contraire, si le propriétaire se présente, il ne pourra être tenu que de rembourser les dépenses faites à l'occasion du transport, de la garde ou de la vente de ces épaves. »

CHAPITRE II

PIRATERIE GREGAIRE ET META-POLITIQUE

Les faits que nous avons à envisager maintenant ne peuvent plus être uniquement considérés comme constituant « une sorte de piraterie individuelle et a-politique ». Si bien souvent, ils sont accomplis pour le compte d'un seul individu ou d'une bande très restreinte, sans aucun but patriotique, politique ou idéologique, ils sont parfois commis par de véritables bandes organisées agissant souvent sous l'impulsion d'une idée et de considérations politiques ou nationales. L'intérêt qu'on trouve derrière ces actes est celui d'un clan, d'un parti, ou même d'un Etat tout entier. Tels sont les faits connus sous le nom de « faux-monnayage », « terrorisme » et « mutinerie-rébellion », auxquels nous consacrerons nos prochains développements.

SECTION I. — Le faux-monnayage

Tout le monde connaît aujourd'hui le danger considérable que présente le faux-monnayage pour l'ordre public international. Ce danger résulte non seulement des formes nouvelles que prend ce délit à l'époque actuelle, mais aussi de la nature des intérêts qu'il lèse.

Par monnaies, on entend des biens dont l'usage est personnel et qui sont l'objet d'une appropriation individuelle,

mais dont l'usage et la propriété passent de main en main avec une fréquence telle que leur conservation importe à tous les hommes. Telles sont les monnaies, qu'il s'agisse, pour le juge, de monnaies nationales ou étrangères, de monnaies ayant ou non cours légal dans le pays auquel il appartient. Les législations nouvelles ont de plus en plus tendance à assurer la répression des crimes du faux-monnayage, alors même que la monnaie contrefaite ou altérée est une monnaie étrangère n'ayant pas cours légal sur le territoire.

L'esprit de lucre qui domine la criminalité moderne trouve un champ d'activité des plus étendus dans la falsification de la monnaie. Cette situation a eu pour effet d'encourager la falsification, et les faux-monnayeurs forment aujourd'hui de véritables bandes dont le champ d'activité s'étend sur les territoires de plusieurs Etats. D'autre part, le faux-monnayage, par sa nature même, lèse non seulement les intérêts patrimoniaux des individus ou les relations économiques d'un Etat, mais porte aussi atteinte à la sécurité des relations économiques internationales. Aussi certains Etats, sans recourir ouvertement à l'assimilation du faux-monnayage à la piraterie cherchent à obtenir une répression des plus sévères semblable à celle qui est mise en vigueur contre le crime international de piraterie. Nous trouvons en effet dans ce crime de falsification de la monnaie certains éléments qui semblent justifier une telle répression : esprit de lucre, véritables bandes organisées de faux-monnayeurs, délit dont le champ d'activité est presque mondial, atteinte à la sécurité des relations économiques internationales, violences déguisées, intimidation, acte commis sans aucune autorisation d'aucun Etat. Ne sont-ce pas là des éléments qui nous rappellent un peu ceux qui constituent le crime de piraterie ? Il y a certainement de nombreux points communs entre le faux-monnayage et la piraterie. Mais le seul fait que la piraterie est essentiellement maritime suffit à rejeter toute assimilation de la falsification des monnaies à celle-ci.

Il a fallu pour émouvoir l'opinion internationale et

l'aiguiller vers une coopération indispensable, une série d'affaires de falsification qui se produisirent en Hongrie contre des espèces étrangères. A ce propos, il y a lieu de remarquer que, pour une partie des infractions qui avaient imposé l'application de la loi pénale en vertu du principe de protection réelle, c'est-à-dire pour les infractions contre le crédit de l'Etat, l'esprit de solidarité internationale a exercé en ces derniers temps une influence si forte qu'on est arrivé, par voie de conventions internationales, à ce que les Etats étrangers assurent une protection efficace au crédit de l'Etat, même quand ce crédit est atteint par certaines infractions commises en dehors de son territoire.

Par la nature et l'importance des intérêts lésés, une coopération internationale, en vue d'établir un front commun de lutte pour la prévention et la répression du faux-monnayage, apparaît aujourd'hui comme une nécessité absolue. C'est ainsi que, sous les auspices de la S.D.N., un projet de convention internationale a été établi par un comité d'experts en vue d'organiser « la coopération des Etats dans la lutte contre le faux-monnayage ». Le rapport présenté à ce comité par V. Pella est publié sous ce titre. Le projet lui-même a été publié à Genève en octobre 1927.

L'article 1^{er}, paragraphe 2, du projet, soumet à « la répression internationale » « tous les faits frauduleux de fabrication ou d'altération quel que soit le moyen employé pour produire le résultat, la mise en circulation frauduleuse, et le fait, dans le but de les mettre en circulation, d'introduire dans le pays, de recevoir ou se procurer des monnaies falsifiées ou altérées ». Ces règles s'appliquent à la protection de toute monnaie, monnaie métallique ou de papier « ayant cours en vertu d'une loi ». Quant au paragraphe 11 du même article, il consacre, dans les termes suivants : « le principe de la compétence universelle » : « Les étrangers qui ont commis à l'étranger des infractions visées par la présente convention ou des actes de participation conventionnelle auxdites infractions ou qui se trouvent sur le territoire d'un pays dont la législation interne admet comme règle générale le principe de la poursuite d'infrac-

tions commises à l'étranger, doivent être punis de la même manière que si l'infraction ou l'acte de participation intentionnelle avait été commis sur le territoire du pays ».

Un tel projet de convention internationale mérite d'être rapproché de celui de M. Matsuda sur « la coopération des Etats dans la lutte contre la piraterie » (1926). Les deux projets, établis tous deux par le sous-comité d'experts à la S.D.N. cherchent à assurer le plus complètement et le plus rapidement possible la répression et de la piraterie et de la falsification de la monnaie. Dans le projet de Pella on remarque les termes de « répression internationale » et de « principe de la compétence universelle » si souvent employés au cours d'une étude sur la piraterie. Nul doute qu'on a voulu arriver aux mêmes conséquences qui découlent du crime de piraterie, dans cette lutte contre le faux-monnayage. Toutefois ce qui fait d'un crime ou d'un délit un acte de piraterie internationale, c'est uniquement sa nature propre. Il ne faut jamais perdre de vue la déformation abusive subie par la notion exacte de piraterie et qui a consisté à étendre cette qualification à d'autres faits, non pas parce qu'ils étaient intrinsèquement et juridiquement de même nature que les faits dénommés piraterie, mais parce que ceux qui étendaient la notion de piraterie se proposaient avant tout de les soumettre à un régime de répression universelle. C'est cette répression universelle que cherche à organiser le professeur Pella quand, au début de son rapport présenté au comité mixte de la S.D.N., il signale « la criminalité de droit commun dans laquelle les délinquants sont mus par la seul soif du lucre ; tout le monde semble d'accord pour considérer cette infraction comme un acte violent, non seulement les lois positives en vigueur dans les divers Etats, mais encore comme un fait présentant un caractère anti-social, tel que tous les pays ont le devoir de participer à sa répression. De ce côté, il semble assez facile d'aboutir à un accord, ainsi que cela s'est produit pour la piraterie, la traite des noirs, la destruction des câbles sous-marins, le trafic des drogues nuisibles, la traite des femmes, la publication des écrits obscè-

nes, faits qui portent une atteinte grave à l'ordre public universel ».

Quelques mois plus tard, le 9 avril 1929, avait lieu la conférence de Genève pour la répression du faux-monnayage, accompagnée d'un protocole facultatif. Cette conférence de 1929 a abouti à une convention qui prévoit dans son article 3 les différents faits ayant trait au faux-monnayage qui doivent être réprimés comme infractions de droit commun dans toutes les législations des parties contractantes. La même convention, dans son article 5, prévoit pour ce qui est du faux-monnayage que « chaque Etat doit assurer la même protection au crédit des Etats étrangers qu'à son propre crédit ». Cet article porte : « il ne doit pas être établi, au point de vue des sanctions, de distinction entre les faits prévus à l'article 3, suivant qu'il s'agit d'une monnaie nationale ou d'une monnaie étrangère. Cette disposition ne peut être soumise à aucune condition de réciprocité légale ou conventionnelle ». Les articles 8, 9 et 10 sont destinés à faire disparaître le faux-monnayage et certaines des causes d'impunité ainsi qu'à assurer « la répression internationale du faux-monnayage ». De l'ensemble des textes contenus dans la convention, il ressort nettement le caractère éminemment international du délit de faux-monnayage et l'intérêt de tous les Etats à se solidariser afin d'aboutir à une meilleure répression de ce délit.

L'œuvre de protection internationale du crédit de l'Etat tend d'ailleurs à être complétée progressivement par de nouveaux accords qui se sont amorcés en cette matière. C'est ainsi qu'à la S.D.N. on poursuivait avant 1939 des études en vue de l'élaboration d'un projet de conventions pour la répression internationale de la falsification de papiers de valeur, autres que le papier-monnaie et les billets de banque.

En envisageant le faux-monnayage comme une forme nouvelle de manifestation du terrorisme on a signé à Genève le 29 avril 1929 un protocole facultatif par lequel la falsification des monnaies sera toujours considérée au point de

vue de l'extradition comme une infraction de droit commun. Ce protocole, proposé par la Roumanie, fut signé par douze Etats et est entré en vigueur en 1930.

Mais le faux-monnayage n'est pas la seule forme de manifestation du terrorisme. Par son ampleur, celui-ci nécessite une étude particulière. Tel sera l'objet de la section suivante.

SECTION II. — Le terrorisme

Le choc des opinions politiques, inhérent d'ailleurs à l'évolution même des sociétés, quitte parfois le terrain des idées pures et déclenche des actes de violence et de terrorisme. Les moyens pacifiques de persuasion font alors place au crime qui devient un moyen d'imposer une doctrine par la force ou par intimidation.

Ces crimes et délits qui menacent non seulement l'ordre social du pays de l'infraction, mais la tranquillité de tous les Etats, l'ordre social en général, sont parfois dénommés « *delicta juris gentium* », crimes et délits du droit des gens.

La troisième conférence internationale, tenue à Varsovie en 1931 a apporté des restrictions au principe de territorialité de la répression. Après un rapport fort intéressant de M. Jonesco Dolj, président du conseil législatif roumain, la première conférence vota une résolution importante affirmant que doit être punissable d'après la loi nationale de chaque pays, indépendamment de la loi du lieu où l'infraction a été commise et de la nationalité de l'agent, quiconque aura commis à l'étranger des infractions constituant les « *delicta juris gentium* ». La première conférence en a énuméré huit espèces, à savoir :

- 1) — La piraterie.
- 2) — Le faux-monnayage.
- 3) — La traite des esclaves.
- 4) — La traite des femmes et des enfants.

- 5) — L'emploi intentionnel de tous moyens capables de faire courir un danger commun.
- 6) — Le trafic des stupéfiants.
- 7) — Le trafic des publications obscènes.
- 8) — Les autres infractions punissables, prévues par les conventions internationales à conclure.

A la définition de Varsovie « l'emploi intentionnel de tous moyens... » (rubrique 5), le comité d'organisation de la troisième conférence a ajouté le terme de « terrorisme ».

Le terrorisme constitue un danger non contre un Etat déterminé, mais contre l'humanité, ou suivant l'expression employée par l'Institut de droit international, dans sa session de Genève, « contre les bases de toute organisation sociale ».

En quoi consiste donc ce « *delictum juris gentium* » ? Le terrorisme consiste avant tout en des mesures anarchistes, en des actes dirigés contre des moyens de communication terrestre, aérienne ou fluviale, ou contre les moyens de correspondance télégraphique, postale, téléphonique et T.S.F. Ici l'acte commis dans une partie du territoire de l'Etat se répercute dans tout le monde civilisé, soit sous la forme de dommages causés directement aux Etats ou à des groupements de citoyens d'Etats étrangers, soit sous la forme d'interruption de liaisons internationales. A ce propos l'internationaliste italien Fiore parle des « dégradations et destructions des voies ferrées internationales, des canaux et des travaux destinés à l'usage commun des nations ». Il nous paraît bon de faire remarquer que se conçoit mal la distinction que Fiore paraît vouloir établir entre deux catégories de voies ferrées, étant donné que tous les chemins de fer, communiquant entre eux, servent au trafic international, à l'usage commun des nations.

Aussi le courant en faveur de l'exclusion des actes de terrorisme de la catégorie des délits politiques trouve-t-il sa justification dans le fait que ces actes ne sont pas dirigés contre un système politique d'un Etat déterminé, ou contre telle forme de gouvernement, actes qui n'intéressent pas la

communauté des Etats, mais contre les bases fondamentales de toute organisation sociale, dont le maintien intéresse toute l'humanité. C'est pour ce motif qu'il convient d'attribuer à ces infractions la compétence et la répression universelle. Abstraction faite du lieu où ont été perpétrés les actes de terrorisme et aussi de la nationalité du délinquant, le juge du lieu de capture aura le droit — comme en cas de piraterie — de poursuivre et de juger ce délinquant suivant la loi de ce pays.

A la suite de toutes ces explications nous pouvons donner à présent une définition du terrorisme. Nous reproduirons celle de M. Radulesco, professeur à l'Université de Cernautzy : « sont considérés comme actes de terrorisme toutes les infractions, les actes préparatoires en vue desdites infractions, ainsi que les ententes et associations ayant pour but d'imposer par la violence ou l'intimidation, une doctrine politique ou sociale ».

Si certaines bandes organisées employaient de tels procédés et recouraient au terrorisme, en haute mer ou dans d'autres lieux ne relevant d'aucune souveraineté, ne serait-il pas désirable d'assimiler à la piraterie de pareils agissements ? Certains auteurs ont soutenu que le terrorisme ne pouvait s'exercer que sur terre. Or rien n'est plus faux. On peut parfaitement terroriser des Etats en entravant leur commerce par des actes de violence ou de déprédation exercés contre leurs navires. Ces actes de terrorisme commis en haute mer doivent-ils être assimilés à des actes de piraterie ? La solution affirmative résulte de la convention proposée par le sous-comité d'experts à la S.D.N. qui sou tient que si le terrorisme a lieu en haute mer ou dans tout autre lieu ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat déterminé, on ne saurait s'opposer à ce qu'il fût assimilé à la piraterie par le motif que nous nous trouvons en présence d'actes à caractère quasi politique. En effet on a dit que le terrorisme a toujours un caractère quasi politique, les attentats anarchistes étant dirigés contre un régime, un pouvoir déterminé ou même un Etat. Telle est l'opinion soutenue par Travers. Pour lui : « les actes d'anarchie qui

sont commis en mer ne doivent pas être qualifiés de piraterie, car ils sont dans la réalité toujours dirigés contre un pouvoir déterminé, contre un seul Etat ». Or il semble que cette affirmation prête à de fortes objections si l'on tient compte de la généralité du danger qu'engendrent de tels actes. La solution que donne Travers ne nous paraît pas exacte ; elle confond les actes d'anarchie avec les infractions proprement politiques. Si ces dernières ont pour objet de mettre en péril une certaine forme de gouvernement, la sécurité d'un certain Etat, les actes d'anarchie entendent au contraire détruire les bases de toute organisation sociale et ainsi intéressent toutes les nations. Les actes de terrorisme, comme moyen d'imposer par violence ou intimidation certaines doctrines sociales portent non seulement atteinte au système et à l'organisation politique d'un Etat déterminé, ou à telle forme de gouvernement, mais aussi aux bases fondamentales de toute organisation sociale dont le maintien intéresse la collectivité des Etats. Par leur généralité et leur ampleur les actes terroristes entravent l'ordre public et légal de tous les Etats, ébranlent le fondement même de la civilisation contemporaine caractérisée par le respect dû à la vie humaine et à la propriété, et deviennent ainsi anti-sociaux plus qu'anti-gouvernementaux.

Déjà dans la déclaration de l'Institut de droit international faite en sa session de Genève de 1892, on relevait ces mots : « ne sont pas réputés politiques les faits délictueux dirigés contre les bases de toute organisation sociale et non pas seulement contre tout Etat déterminé ou contre telle forme de gouvernement ». Toujours à l'appui de cette thèse, on peut invoquer le projet 18 de convention pour la codification du droit international américain préparé par l'Institut américain de droit international à la suite de la demande du conseil de direction de l'Union Panaméricaine et publié en 1925 : « au point de vue de l'extradition, les actes considérés comme actes anarchistes, par les lois des deux nations, ne seront pas réputés délits politiques ». Le terrorisme est, en effet, aux termes des conceptions préva-

lant au droit international, exclu du domaine des actes politiques. Aussi devons-nous critiquer l'assimilation des actes de terrorisme à des actes de piraterie en envisageant d'autres objections. La principale, à notre avis, semble résulter de ce que les actes d'anarchie ne sont pas perpétrés dans un esprit de lucre, élément essentiel du crime de piraterie.

Leur répression universelle n'en est pas moins désirable, mais elle ne peut être obtenue que par la conclusion d'une convention spéciale. Vu l'importance primordiale pour les échanges internationaux des communications dans la plus large acception de ce terme, la conclusion d'une convention internationale ne semble que trop indiquée, convention qui garantirait l'introduction de dispositions pénales identiques dans les législations des différents Etats, en ce qui concerne la sauvegarde contre la provocation d'une catastrophe ou d'une interruption dans les communications, et qui assurerait la sécurité de la vie ou des biens de personnes faisant usage de ces communications.

M. Matsuda, rapporteur du comité d'experts à la S.D.N. a soutenu une thèse sur la répression de la piraterie et voulait faire rentrer sous cette qualification de piraterie les actes d'anarchie perpétrés en haute mer. Bien qu'il y ait ici des points communs entre ce terrorisme et la piraterie (atteinte de la sécurité des communications internationales en haute mer ; actes de violence commis sans autorisation de la part d'un Etat déterminé ; actes perpétrés en haute mer ou dans un lieu se trouvant en dehors de la juridiction exclusive d'un Etat déterminé) nous ne saurions donner notre adhésion à la thèse de M. Matsuda, ne serait-ce que pour l'unique raison du manque d'esprit de lucre.

Toutefois étant donné l'universalité du danger présenté par les menées terroristes, on pourrait proposer leur répression universelle, même dans le cas où elles ont eu lieu sur le territoire d'un Etat déterminé, surtout si l'on considère que la plupart du temps les bandes de malfaiteurs s'organisent sur le territoire d'un Etat et pillent sur le territoire d'un autre Etat.

Une question délicate qui se pose alors est celle de savoir si les représentants réguliers d'un Etat peuvent poursuivre ces bandes terroristes dans des lieux soumis à la souveraineté d'un autre Etat. Une solution internationale s'impose si, d'une part on veut éviter toute possibilité de conflit entre les Etats, et si, d'autre part, on veut enlever toute chance d'impunité à ces pillards internationaux. Ceux-ci le plus souvent s'organisent sur le territoire d'un Etat à proximité des frontières, font leurs criminelles opérations au-delà de ces frontières, sur le territoire d'un Etat voisin, et se réfugient finalement derrière les frontières d'un troisième Etat. Ces bandes organisées commettent des actes de violence qui ressemblent par bien des côtés à la piraterie ; elles agissent pour leur propre compte et non pour le compte de l'Etat d'où elles viennent ; elles forment de véritables communautés pillardes qui ne connaissent que la violence et la ruse. Ce qui distingue les actes de violence commis par ces terroristes de la piraterie proprement dite, c'est que leurs opérations n'ont pas pour champ d'application un lieu ne relevant d'aucune souveraineté, mais le territoire d'un Etat déterminé. En outre l'élément essentiel que constitue l'esprit de lucre, semble faire défaut. Toutefois, dans leurs menées anarchistes, les terroristes, oubliant parfois qu'ils agissent pour un idéal, un parti ou des opinions politiques, font passer le but poursuivi après les moyens employés pour y parvenir, en viennent ainsi à mettre au premier plan leur propre intérêt et à piller uniquement pour des fins privées. La poursuite exercée par l'Etat victime au-delà de ses frontières sera rendue délicate étant donné que l'Etat sur le territoire duquel les pillards se sont retirés est seul maître de sa souveraineté.

Que décider, si leurs forfaits accomplis, les terroristes se retirent sur le territoire de l'Etat d'où ils sont venus, alors que les autorités de ce dernier Etat sont incapables de continuer elles-mêmes la poursuite commencée par les autorités de l'Etat victime sur son propre territoire ? La réponse à cette question est difficile à donner si l'on tient compte des droits d'un Etat de faire seul sa police sur son

territoire propre. Cependant étant donné que la carence d'un Etat à exercer ses pouvoirs de police contre des bandes de malfaiteurs aura pour conséquence d'assurer l'impunité à ces derniers, il est d'un intérêt international que soit prévue une convention spéciale pour trouver rapidement une solution à ce délicat problème et éviter ainsi de graves conflits internationaux. Une telle convention aurait à tenir compte du service rendu à l'Etat incapable de continuer la poursuite et du maintien de la défense de l'ordre social en général. Reprenant la forte argumentation contenue dans le rapport de M. Matsuda sur la piraterie, V. Pella répète après lui « que la solution contraire aurait pour résultat de faciliter la fuite et l'impunité » des bandes de terroristes « quand l'Etat où ils se sont réfugiés ne peut prendre à temps les mesures nécessaires à la poursuite. Mais dans ce cas spécial, le jugement des malfaiteurs appartiendra à l'Etat maître du territoire où ils ont été appréhendés. C'est l'hommage dû à sa souveraineté ». Nous retrouvons ici la même solution que nous avons admise lors de notre étude sur « la poursuite du pirate dans les eaux territoriales ».

On a encore proposé de considérer comme acte de piraterie proprement dite l'occupation de la capitale d'un Etat par une bande de terroristes anarchistes. Les bandits ayant en leurs mains les organes de direction de cet Etat, on pourrait en effet le considérer en quelque sorte comme un « territoire sans maître » et les actes de violence ou de déprédation commis par les malfaiteurs pourraient alors rentrer dans la catégorie des actes de piraterie proprement dite. La question est très délicate et la solution ne peut être donnée que dans chaque cas particulier selon les circonstances. En outre, si l'on considérait dans tous les cas, ces faits comme des actes de piraterie universelle, on s'exposerait quelquefois à l'intervention de tierces puissances dans les questions intérieures d'un Etat bien déterminé. Ainsi que nous le verrons par la suite, si les insurgés qui, pendant la guerre civile, s'emparent de la capitale, pouvaient être considérés comme pirates, cela légitimerait l'in-

intervention des puissances étrangères dans des questions d'ordre purement politique. On comprend facilement les dangers et les abus d'une telle intervention.

Tous les Etats doivent faire preuve de solidarité contre les tendances de dissolution sociale manifestées par des moyens criminels. Etant donné l'universalité du danger représenté par les menées terroristes, on pourrait aller jusqu'à proposer leur répression universelle, même dans le cas où elles ont eu lieu sur le territoire d'un Etat déterminé. Mais, pour aboutir à ce résultat, il ne faut pas employer le moyen détourné qui consiste à assimiler certains actes de terrorisme à la piraterie. Il faut obtenir la certitude d'une répression très sévère par une convention spéciale prévoyant toutes les mesures propres à enrayer les dangers d'une telle criminalité.

Le terrorisme se manifeste parfois sous la forme plus spéciale de mutinerie-rébellion dont nous ferons l'objet d'une étude particulière dans la section suivante.

SECTION III. — La mutinerie-rébellion

Le caractère de pirate à attribuer à un navire peut parfois présenter de sérieuses difficultés. Doit-on considérer comme pirate un navire dont l'équipage s'est révolté et navigue sans la garantie de l'ancien commandement et de l'ancien pavillon, quand il se livre à des déprédations ? Dès l'instant que la mutinerie éclate sur le navire et a triomphé, le nouveau maître du navire se trouve en révolte ouverte contre l'Etat dont il porte le pavillon. Il refuse, en quelque sorte, l'autorité de cet Etat pour agir suivant son autorité propre. La responsabilité du commandant du navire est dégagée à la suite d'une mutinerie menée par un homme quelconque de l'équipage et qui, immédiatement, a pris autorité ; en pareil cas d'ailleurs, si le commandant n'a pas été massacré au début de la rébellion, il est du moins surveillé très étroitement.

Pella estime que les équipages de navires révoltés ne

doivent pas être tenus pour pirates, du fait que l'esprit de lucre est absent. C'est également l'opinion de Bluntschli, Pradier-Fodéré, Travers, Mérignhac, Tobar, y Borgno et Perels. Cet éminent auteur allemand entend en effet par piraterie : « une entreprise armée, non autorisée par un Etat ayant pour but la perpétration en mer d'actes de violence par esprit de lucre. » Cet auteur considère comme essentiel l'esprit de lucre. Il ne définit pas les limites de la mer sur laquelle ce délit peut être commis. Par piraterie il entend une entreprise ayant pour but la perpétration d'actes de violence ; la révolte de l'équipage pourrait donc ne pas être un fait de piraterie. C'est ainsi que dans l'affaire de l'*Alexandre* le gouvernement des Etats-Unis ne traita pas comme pirate l'équipage de ce navire français, de Bordeaux, qui après s'être révolté, après avoir tué le capitaine et les officiers et s'être emparé des espèces se trouvant à bord, avait conduit le bâtiment à New-York et l'y avait abandonné, les hommes s'étant ensuite dispersés à l'intérieur du pays ; le gouvernement américain remit le navire aux autorités françaises et extradâ l'équipage (en effet, si l'Etat auquel appartient le navire le réclame avec l'équipage coupable, on satisfait ordinairement à sa demande). Le gouvernement roumain refusa également en 1905 de considérer comme pirates les marins du navire de guerre *Potenkine* qui s'étaient révoltés et avaient conduit leur bâtiment sur les côtes de Roumanie.

Ainsi la pratique internationale, estimant que l'esprit de lucre faisant défaut, a refusé bien des fois de considérer comme un acte de piraterie le fait pour l'équipage d'un navire de se révolter et de s'approprier par violence le bâtiment sur lequel il est embarqué. Dans ce cas, en effet, le fait incriminé ne semble nuire qu'aux intérêts généraux de la nation dont le navire porte le pavillon. Pourtant certains auteurs estiment que, dans ces cas, il y aurait lieu de considérer comme piraterie la révolte de l'équipage parce que cette révolte constitue en quelque sorte le début nécessaire d'une série d'attentats. Ainsi se prononcent notamment Kenny, Wheaton, Calvo et Oppenheim. C'est

également la solution que donne la jurisprudence britannique ; pour elle, en effet, la révolte des équipages à bord constitue toujours un acte de piraterie, même si les équipages ne sont pas guidés par l'intention de piller. Dans le cas du *Gerity* notamment, en novembre 1863, la juridiction anglaise du Banc de la Reine traita les criminels de pirates : ce brick américain avait quitté le Mexique à destination des Etats-Unis avec une cargaison de coton ; l'équipage se mutina, abandonna le capitaine dans un canot du bord, aborda au port anglais de Bélise, y vendit la cargaison et se dispersa. Trois des mutins ayant plus tard été découverts à Liverpool furent, à la demande des ministres des Etats-Unis, arrêtés et poursuivis par les tribunaux anglais qui retinrent contre eux l'inculpation de piraterie. La loi française du 10 avril 1825 considère qu'il y a piraterie dans : « le fait de s'emparer du navire quand on fait partie de l'équipage et de se livrer à des pirates ou à l'ennemi ». Et la Cour de Cassation de rendre des arrêts en ce sens les 26 avril, 10 août et 27 septembre de l'année 1866.

Quant à nous, il semble qu'un navire qui n'était pas pirate peut le devenir si, après rébellion, les marins commettent les actes que nous savons. Nous nous rallions à l'opinion de Despagnet qui déclare « qu'un navire dont l'équipage s'est révolté et navigue sans la garantie de l'ancien commandement et de l'ancien pavillon doit être considéré comme pirate quand il se livre à des déprédations », et à celle de Matsuda qui estime que l'équipage révolté croisant en mer pour son propre compte doit être alors considéré comme pirate. Fauchille, lui aussi, estime qu'on doit considérer comme des cas de piraterie les actes de violence accomplis par l'équipage vis-à-vis du navire lui-même sur lequel il se trouve, s'il s'y ajoute d'autres actes commis par lui à l'encontre d'autres navires que celui qu'il occupe. Or le plus souvent quand un équipage se mutine sous la conduite d'un meneur c'est pour être libre d'agir comme il lui plaira, pour son propre compte et dans un esprit de lucre.

Dans le fait de se mutiner en haute mer et de vendre

ensuite la cargaison, il y a là un véritable cas de piraterie : l'équipage a bien commis des actes de violence sur la personne du commandant du navire, des officiers et des récalcitrants ; actes de violence contre des biens, d'abord vis-à-vis de la cargaison volée et ensuite vis-à-vis du navire lui-même, les mutins se livrant souvent à des actes de déprédation, de sabotage et de saccage pour parvenir à leurs fins ; ces actes de violence ont été commis pour des fins privées, dans un esprit de lucre, les mutins devant se partager le produit de la vente de la cargaison ; de plus, on ne peut mettre en doute que ces actes aient été commis sans aucune autorisation de la part de l'Etat dont le navire porte le pavillon, l'autorité exclusive n'étant reconnue qu'au commandant du navire ; c'est en haute mer qu'a eu lieu la rébellion ; enfin on peut concevoir l'existence d'un danger contre le commerce de toutes les nations et contre la sécurité de la circulation, le navire qui s'est mutiné naviguant sans respecter les règles de la police générale de la navigation pour échapper aux poursuites (par exemple : la plupart du temps, manque de compétence du maître du navire ; dérogation aux règles de route à la mer ; défaut de signalisation, surtout la nuit). Si, en pareille hypothèse, l'autorité de l'Etat dont le navire porte peut-être encore le pavillon, cesse d'être exclusive, il n'en reste pas moins qu'une certaine autorité continue et c'est celle que peuvent exercer tous les Etats. Le navire est désormais dans la même condition qu'une épave. N'importe qui peut venir à son bord faire n'importe quel acte, même de force, pourvu qu'il ait un caractère de police vis-à-vis du navire dont l'équipage s'est mutiné et s'est livré à des déprédations.

D'ailleurs, concevoir la piraterie en fonction d'un lieu se trouvant en dehors de la souveraineté d'un Etat déterminé permet de résoudre implicitement cette controverse relative aux vols avec violence commis à bord des navires en haute mer par des membres de l'équipage ou par de simples passagers. Le navire en haute mer est, pour de nombreux auteurs tels que Vattel, Valéry, Pella, Fedosi et Weiss, une portion « flottante du territoire de l'Etat » dont il arbore

Le pavillon ; pour ceux qui admettent cette fiction, ces actes ne doivent pas être regardés comme perpétrés dans des lieux ne relevant d'aucune souveraineté ; mais au contraire on les considérera comme commis sur le territoire d'un Etat déterminé. La répression s'exercera en vertu du principe classique de la territorialité. Ce ne sera donc pas — comme d'ailleurs le reconnaît la doctrine dans sa grande majorité — des actes de piraterie universelle. Au contraire, si une partie de l'équipage parvient à être maîtresse du navire et des récalcitrants, alors le navire, ne se trouvant plus soumis à aucune autorité, sera réputé territoire sans maître et l'application des principes de l'universalité de la répression pourra être envisagée sans donner lieu à aucune controverse. Il en sera de même quand les délinquants ayant commis un vol avec violences à bord du navire, parviennent à s'enfuir ; alors ils ne se trouvent plus sous l'autorité exclusive du commandant du navire et peuvent par suite tomber sous la juridiction de n'importe quel Etat.

A propos de mutinerie, signalons qu'une définition de la piraterie dans ses éléments caractéristiques a été donnée par l'« Association de droit pénal international » qui a tenu, au mois de décembre 1931, à Paris, sa quatrième conférence pour l'unification du droit pénal. Parmi les questions à l'ordre du jour, figurait la piraterie. L'assemblée générale, en clôture, a adopté sur la piraterie l'un des articles suivants :

« ARTICLE 2. — Quiconque, se trouvant à bord d'un navire ou d'un aéronef, y commet, en haute mer, pour des fins privées, sous sa responsabilité propre, des actes de violence, sera puni de...

« La mutinerie d'un équipage lorsqu'elle est dirigée, non seulement contre le commandant de navire ou d'aéronef, mais aussi contre les biens, tombe sous l'application des dispositions ci-dessus ».

Ainsi est considéré comme piraterie :

1° Les actes de violence à bord d'un navire vis-à-vis de personnes ou de biens qui s'y trouvent pour s'en emparer, enlever, mettre à mort ou détruire,

2° A plus forte raison, révolte de l'équipage lorsqu'elle est accompagnée d'actes de violence qui font passer le commandement en d'autres mains que celles du commandant du navire et d'actes de rapine qui portent atteinte à la propriété.

La définition ainsi donnée nous paraît à la fois large et moderne. Elle est large mais sans excès, en considérant que tout acte de violence commis, non pas seulement contre un autre navire (rubrique 1), mais « à bord du navire » en vue d'y prendre autorité par la force, constitue la piraterie. Ainsi se trouve classé comme piraterie le soulèvement intérieur qui viendrait à se produire contre l'autorité du bord en vue de commencer une carrière d'indépendance maritime ; mais avant même que cette carrière commence, la piraterie existe déjà. C'est sous cette forme que, le plus souvent, elle se présentera à l'époque moderne. Il y aura révolte des matelots contre le capitaine pour s'emparer du navire et en disposer à leur gré ; cela seul les qualifiera de pirates. Il n'est pas nécessaire que le navire rebelle se livre par la suite à des actes de violence contre les autres navires, cette simple atteinte à l'autorité du pavillon seule suffit. Aussi la répression doit-elle appartenir, non pas à un Etat déterminé, celui du pavillon, mais à tous. En effet, et nous ne saurions trop insister sur ce point, lorsqu'il s'agit d'une révolte contre l'autorité du pavillon, il n'y a plus aucune discipline au regard de l'Etat sous les couleurs duquel est sorti le navire. Du moment qu'il n'y a plus aucune discipline, toutes les souverainetés sont compétentes pour agir, puisque, sans cette discipline à laquelle se rattachait la compétence exclusive, il n'y a plus place pour la compétence du seul Etat du pavillon. Quand il réclame une compétence exclusive en matière pénale, l'Etat du pavillon se fonde sur ce qu'il exerce sur le navire une autorité disciplinaire, issue de sa puissance publique générale et telle que nul ne peut pas plus s'immiscer dans l'exercice de cette autorité particulière que dans l'exercice de la puissance publique générale. Dès l'instant que cette discipline est détruite, du fait même de ceux qui lui étaient soumis,

il n'y a plus d'autorité, plus d'exercice de la puissance publique générale, et, dès lors, plus de compétence. Il n'y a plus de raison, par conséquent, à une juridiction exclusive.

On peut également concevoir le cas où ce sont les passagers eux-mêmes qui commettent des actes de violence et se révoltent contre l'autorité du commandant du navire. En ce qui concerne la prise d'un navire privé par une révolte de passagers, l'opinion semble se fixer dans le sens qu'il y a acte de piraterie. C'est la solution qu'admet notamment Ortolan. D'ailleurs les raisons qui nous ont fait conclure à la piraterie sont les mêmes dans le cas de révolte de passagers que dans le cas de mutinerie de l'équipage.

Par contre la doctrine internationale et la pratique, estimant que ne peuvent être considérés comme actes de piraterie universelle les actes de violence qui ne sont pas déterminés par la soif de lucre, refusent de traiter comme pirates les esclaves qui, se révoltant sur mer, saisissent les navires qui les transportent afin de retourner chez eux, ou encore les prisonniers de guerre qui, pour s'enfuir, emploient la violence pour s'emparer d'un navire.

Le fait de s'emparer d'un navire de guerre, de l'équipage dont on fait partie ou d'un navire privé dont on est passager, est le moyen qu'emploient fréquemment les insurgés qui désirent exercer sur mer des actes de violence. Sont-ce là des actes de belligérance ou des actes de piraterie ? C'est à cette question que nous devons maintenant répondre en envisageant la première des différentes situations que nous grouperons sous l'intitulé suivant : « piraterie collective et idéologique ».

CHAPITRE III

PIRATERIE COLLECTIVE ET IDEOLOGIQUE

Nous quittons ici le domaine de l'indépendance et de liberté maritime. Il ne s'agira plus dorénavant d'actes commis par un seul individu ou par un petit groupe de personnes, mais bien plutôt de faits intéressant un peuple entier, une nation ou un Etat plus ou moins important. La perpétration de ces faits sera accompagnée de considérations politiques, idéologiques ou patriotiques. Ceux qui accompliront de tels actes le feront davantage avec une « idée derrière la tête », avec un programme bien établi, qu'avec le souci d'agir dans leur propre intérêt et pour leur propre compte. Un intérêt supérieur et un sentiment qui les dépassent guideront leurs agissements. La responsabilité d'un gouvernement, d'un Etat, pourra d'ailleurs être engagée, la puissance publique générale ayant ou non intérêt à voir le succès ou l'échec de ceux qui travaillent pour elle. Telle est la situation qui se présente dans des cas comme l'insurrection, le crime dans la conduite de la guerre, la course et l'Etat pirate.

SECTION I. — L'insurrection et la guerre civile

Il est parfois très difficile de distinguer les actes politiques des actes de droit commun ; la question a donné lieu tout particulièrement à des difficultés en ce qui concerne la pratique de l'extradition. Mais le droit maritime international n'a pas été, lui non plus, exempt de difficultés de ce genre.

Cette question s'est notamment posée dans deux affaires restées célèbres : celle du navire *Cagliari* (juillet 1857) et celle du navire *Cogne* (décembre 1920).

1° Affaire *Cagliari* : Au mois de juillet 1857 le vapeur sarde *Cagliari* était sorti du port de Gênes à destination de Tunis avec 21 passagers. Ceux-ci se révoltèrent une fois le navire en pleine mer, se rendirent maîtres du navire et se dirigèrent sur une île appartenant au royaume des Deux-Siciles où ils s'empressèrent de mettre en liberté les quelques prisonniers politiques qu'ils avaient pu y trouver. Puis ils mirent ensuite le cap sur le Golfe de Naples, y débarquèrent et tentèrent en vain de provoquer une révolution dans le pays. Voyant cet échec, le capitaine du *Cagliari* se hâta de reprendre vers Tunis son voyage interrompu, mais, pendant la traversée, il fut saisi par un corsaire napolitain et traduit devant une Cour des prises qui ordonna la confiscation du *Cagliari*.

Le capitaine fut retenu comme prisonnier avec tous ses hommes d'équipage parmi lesquels se trouvaient deux mécaniciens anglais. De son côté, le gouvernement sarde réclama la relaxation du navire et de l'équipage. Le gouvernement napolitain s'y refusant, Cavour fit appel aux juriconsultes anglais Twiss et Phillimore. Ceux-ci conclurent que la capture n'avait pu — le gouvernement de Sardaigne et celui de Naples étant mutuellement en paix — avoir lieu par l'exercice des droits inhérents à la belligérance, mais uniquement pour des raisons politiques ; dans ces conditions, il était recommandé au gouvernement napolitain d'inviter le gouvernement sarde à agir comme dans les cas où le coupable s'est soustrait à la justice de l'Etat lésé. Mais le roi de Naples n'accepta de ne remettre en liberté — et ce, par « mesure gracieuse » — que les deux mécaniciens anglais ; il refusa catégoriquement de restituer le *Cagliari* et d'accepter l'arbitrage auquel le conviaient les grandes puissances. Pourtant, au bout d'un certain temps et sur de nouvelles instances de l'Angleterre, le navire et l'équipage furent remis au consul anglais à Naples qui fit conduire le *Cagliari* à Gênes pour être restitué aux auto-

rités sardes. Malgré cette restitution, la procédure n'en continua pas moins à suivre son cours devant les tribunaux des prises napolitains qui décidèrent finalement que le *Cagliari* avait été employé à des actes de guerre et de piraterie ; que ces actes avaient été commis sciemment par le capitaine et son équipage, et qu'en conséquence, le navire s'était mis dans le cas d'être capturé et confisqué en même temps que les propriétaires devaient être condamnés aux frais et dépens.

2° Affaire du *Cogne* : Dans une affaire plus récente, le navire italien *Cogne* fut l'objet d'une sentence arbitrale du 27 novembre 1923, par les professeurs Manara, Berlingieri et Gogliolo.

Les faits avaient été les suivants : Au cours d'un voyage de Gênes à Buenos-Ayres, le navire *Cogne* de la Società Nazionale di Navigazione, arrivé le 2 septembre 1920 à la hauteur de Catane, fut contraint de dévier vers Fiume sur l'initiative de quelques légionnaires de d'Annunzio, agissant de concert avec ce dernier et restés jusque là cachés dans les cales du navire.

A Fiume, le navire ne fut relâché qu'après que le capitaine eut payé rançon dont il s'était procuré le montant en contractant un prêt à la grosse sur le navire, le fret et la cargaison ; arrivé à destination, le capitaine se déclara en avarie grosse. Mais les chargeurs réclamèrent à leurs assureurs le remboursement de leurs dépôts en soutenant que le déroutement perpétré par les hommes de d'Annunzio constituait un acte de piraterie, risque couvert par la police, et que, au surplus, la connivence de l'équipage dans l'embarquement clandestin des légionnaires relevait de la baraterie, risque également couvert par la police. A ces réclamations, les assureurs objectèrent que le dommage n'était que la conséquence d'un risque de guerre exclu par la police. Les arbitres, devant lesquels le différend fut porté, jugèrent que l'élément caractéristique de piraterie réside dans l'intention de l'auteur de l'acte qui cherche à réaliser un gain en s'attaquant à tous les navires quelconques sans distinction de nationalité. On ne peut conclure

à un cas de piraterie dès l'instant que l'arrêt et le rançonnement du navire s'inspirent d'un mobile politique et s'exécutent pendant une période d'hostilité contre la nation dont le navire est ressortissant ; le dommage ainsi causé est un risque de guerre. En pareil cas peu importe qu'il soit ou non intervenu une déclaration formelle de guerre, que les auteurs de la saisie appartiennent ou non à un Etat reconnu « de jure ». Le tribunal de commerce de la Seine qui, lui aussi, eut à se prononcer sur la capture du *Cogne*, dans un jugement du 18 janvier 1923, décida qu'il n'y avait pas acte de piraterie mais risque de guerre, étant donné que le pirate a l'intention de piller et s'attaque à tous les navires sans avoir égard à leur nationalité.

Par l'examen de ces deux célèbres affaires, nous nous sommes rendu compte de la difficulté qu'il y a de distinguer les actes politiques des actes de piraterie. Cependant, alors que l'exigence de l'« animus furandi » prête à de sérieuses objections, une formule plus exacte est celle qui exige pour qu'il y ait piraterie, que les actes de violence soient commis pour des fins privées. Si l'acte politique est parfois entaché de l'« animus furandi » ou de l'esprit de lucre, il n'est jamais considéré comme commis pour des fins privées. C'est de cette idée directrice la plus sûre, à savoir l'absence de fins privées dans les actes de violence commis, qu'il faut partir pour distinguer dans les actes de violence commis sur mer à l'occasion de révoltes ou d'insurrections, ceux qui doivent être tenus pour actes de piraterie et ceux qui ne le doivent pas.

C'est pour ce même motif que ne peuvent être considérés comme coupables de piraterie universelle les insurgés qui saisissent les navires de leur propre Etat pour les utiliser dans leur action révolutionnaire. Ce cas est d'ailleurs prévu par un texte spécial du projet du sous-comité d'experts de la S. D. N. Ce texte montre que les tierces puissances ne sont pas tenues de traiter les insurgés comme pirates.

Tandis que deux peuples qui ne sont pas systématiquement excités l'un contre l'autre par la propagande, commencent et mènent la guerre la plupart du temps sans haine,

uniquement parce qu'ils sentent la nécessité de défendre la patrie ou invoquent d'autres raisons d'ordre national, les points de friction entre les éléments différents d'un seul et même peuple sont la cause, maintes fois, d'une haine fanatique et presque incompréhensible entre les deux parties aux prises. Et alors, si l'on en vient à la rébellion, il n'y a plus, comme dans une guerre internationale, deux sujets ayant les mêmes droits et faisant partie de la communauté internationale en face l'un de l'autre. Au contraire, le gouvernement légitime désigne d'habitude les adversaires comme rebelles, révoltés et traîtres. Il devient donc la plupart du temps très difficile de faire la guerre civile de manière chevaleresque et humaine. Rien n'est ici plus typique que le fait que, d'après la terminologie vulgaire et en pareil cas, les vaisseaux des insurgés soient désignés comme vaisseaux pirates avant que le droit de belligérance ait été reconnu. Or en réalité, il ne saurait être question de piraterie.

Nous avons expliqué, au cours de nos développements précédents, ce droit dont le résultat juridique est extrêmement important, à savoir qu'à partir du moment où la piraterie est reconnue, toute responsabilité internationale d'Etat cesse, car l'Etat n'est responsable que des actes de ceux qui exercent directement ou indirectement, en vertu d'un mandat exprès ou tacite, sa puissance. Inversement, quand la responsabilité internationale de l'Etat est manifestement engagée, ce qui sera le cas si le navire reste sous la discipline, l'acte ne peut être qualifié de piraterie. Mais précisément puisque, le navire reconnu pirate, l'Etat du pavillon n'a pas la responsabilité internationale de ses actes, on aperçoit immédiatement que cet Etat aura, dans certains cas, intérêt à nommer tel ou tel de ses navires pirates. Dans quel intérêt ? Tout simplement afin de dégager sa responsabilité internationale. La question demeure d'ailleurs entière, tant qu'il n'y a pas encore de reconnaissance, de savoir qui sera responsable, au cas où il y aurait des dommages causés à des étrangers, par exemple, en cas d'arrêt de leurs navires pour les visiter. La responsabilité du

dommage semble encore appartenir au gouvernement contre lequel l'insurrection existe. Au contraire, s'il y avait piraterie, il n'y aurait plus aucune responsabilité internationale à la charge du gouvernement contre lequel l'insurrection se dresse. Ainsi quand des insurgés commencent leur mouvement, le gouvernement contre lequel l'insurrection éclate, incline à les déclarer, s'ils tiennent la mer, pirates. Il fait cette déclaration dans la double intention : d'abord de décliner toute responsabilité de leurs actes, ensuite d'amener les autres nations à coopérer à la répression de l'insurrection en se saisissant des navires en question comme pirates. En considérant tel ou tel navire comme pirate, le gouvernement régulier justifie les mesures violentes et sommaires prises par lui contre ces navires et leurs équipages. Mais les autres Etats, en l'absence de lésions positives de leurs droits ou de ceux de leurs nationaux, n'ont pas de raison pour se ranger à un tel point de vue. Si les autres Etats intervenaient pour réprimer des actes à caractère purement politique, ils porteraient par là même atteinte à la souveraineté intérieure de l'Etat qu'ils prétendent défendre. Leur intervention apparaîtrait comme une immixtion dans les luttes politiques d'un autre Etat et donc, comme une atteinte portée à sa souveraineté. La pratique actuelle est bien exprimée par l'éminent auteur hollandais J. de Louter qui déclare : « il est actuellement reconnu que dans de semblables circonstances, les Etats étrangers sont obligés de s'abstenir scrupuleusement de toute immixtion à ce sujet, tant que les insurgés ne dirigent pas leurs attaques contre des tiers et ne s'aventurent pas dans les eaux territoriales d'un Etat étranger. Dans ce cas en effet, le devoir de ce dernier serait de les extraditer. L'Angleterre a adopté ce point de vue et l'a formellement inscrit dans ses règlements maritimes. Il a été repris tacitement par la plupart des autres Etats et est universellement accepté aujourd'hui ».

Il semble en effet que le calcul, tendant à déclarer les insurgés comme pirates, ne saurait être admis. Il faut pour qu'il y ait piraterie que la violence qui la caractérise ne soit

pas liée à un but politique qui pourrait être reconnu légitime, mais que le pirate, suivant la vieille formule, se constitue en ennemi de l'humanité. Or tant que les insurgés ne font que des actes conformes aux lois de la guerre, dirigés contre un gouvernement qu'ils cherchent à renverser, et lui seul, les pirates ou prétendus tels, ne sont pas des ennemis du genre humain ; ils n'ont certainement pas cet « animus furandi », ils n'ont même pas cette soif brutale de vengeance, cette passion bestiale de sang versé qui pourraient, à elles seules appeler la qualification de piraterie. Tant qu'ils combattent contre leur gouvernement dans un dessein politique, on ne saurait considérer les navires insurgés comme des pirates ; ces bâtiments sont simplement coupables de rébellion. Dans ces conditions, c'est une vaine entreprise de prétendre ici confondre avec les pirates les insurgés. Un tel nom n'est pas mérité. Aussi la jurisprudence après avoir hésité s'est fixée dans ce sens ; « que le navire qualifié pirate par le gouvernement contre lequel il opère, au titre d'une insurrection, ne doit pas être reconnu comme tel par les gouvernements tiers. » La question s'est d'ailleurs présentée dans différentes affaires qu'il convient de reprendre en détail.

Dès 1885, dans l'affaire de l'*Ambrose Light* les Cours américaines se refusaient à prononcer la confiscation de ce navire, tout en le considérant comme pirate « techniquement au regard du droit international » en qualité de navire appartenant à des insurgés non reconnus. Il est fort probable qu'aujourd'hui on irait moins loin encore et vraisemblablement on ne considérerait pas un tel navire même « techniquement » comme pirate, tant qu'il s'abstiendrait d'actes dommageables à l'égard des navires autres que ceux de l'Etat contre lequel l'insurrection est dirigée.

Voici d'ailleurs quels étaient les faits : le brick *Ambrose Light*, propriété légitime d'insurgés non reconnus, soulevés contre la République de Colombie, et dont aucun officier ni homme d'équipage n'était citoyen des Etats-Unis, fut saisi en haute mer, dans la mer des Caraïbes, à 20 milles environ à l'ouest de Cartagène de Colombie, le 24 avril 1885, par la

canonnière américaine *Alliance*. Le brick, au moment où il fut aperçu battait d'abord un pavillon singulier, une croix rouge sur fond blanc ; puis il arbora le pavillon colombien. L'examen fit dévoiler qu'il avait à bord des soldats en armes, un canon et une quantité considérable de munitions de guerre devant servir au blocus et au siège de Cartagène d'Amérique qui tenait pour le gouvernement de Colombie. Le navire était en outre porteur d'une commission du gouverneur de la province de Baranquilla, Etat du Bolivar, en Colombie, où régnait alors une insurrection ; cette commission l'autorisait « à naviguer en qualité de navire de guerre colombien dans les eaux avoisinant la côte de cette République sur l'Océan Atlantique ».

Le commandant américain considérant cette commission comme irrégulière, envoya le brick à New-York pour être jugé sous l'inculpation de piraterie, bien qu'on n'alléguât pas que le navire, ni ceux qui se trouvaient à bord, eussent commis aucun acte de violence avant la capture. Mais le parti politique avec lequel il agissait de concert avait brûlé le port de Colon, occasionnant ainsi de grandes pertes à des citoyens américains. Le jugement de la Cour suprême, prononcé par le juge Brown, déclara : « que la question de savoir si le navire était passible de saisie en tant que pirate, tournait en totalité autour de la question de savoir si les insurgés avaient ou n'avaient pas obtenu une reconnaissance préalable des droits de belligérance, soit de leur propre gouvernement, soit des départements politiques ou exécutifs d'un autre pays ; et que, en l'absence de reconnaissance par un gouvernement quelconque, les tribunaux des autres Etats devaient tenir des expéditions du genre de celle-ci comme étant de la piraterie au sens technique du mot ; que les insurgés qui avaient envoyé à la mer des navires de cette sorte, sont, du point de vue du droit, de simples associations de personnes privées engagées dans des déprédations illégales en haute mer ; qu'ils sont civilement et pénalement responsables devant les tribunaux pour tous leurs actes de violence ; qu'en bloquant les ports dans lesquels tous les Etats peuvent légitimement prétendre pénétrer, ils atta-

quent les droits de toute l'humanité et menacent de destruction la vie et les biens de ceux qui résistent à leurs actes illégaux ; que ces actes sont en conséquence des actes de piraterie et autorisent les navires et les tribunaux de toute nation dont les intérêts sont attaqués ou menacés à supprimer, à leur discrétion, de telles hostilités non légitimes, et ce, au moyen de la saisie et de la confiscation des navires qui sont engagés... » — « quant à savoir si une nation étrangère n'exercera ses droits que lorsque ses propres intérêts sont immédiatement menacés, c'est une question qui relève purement de l'exécutif ; lorsqu'une saisie a été faite par le département de la marine, en vertu des règlements et qu'elle est portée devant la Cour par le gouvernement lui-même, réclamant le « *summum jus* », c'est-à-dire son extrême droit, la Cour est tenue d'appliquer les strictes règles techniques du droit international, et ce n'est pas, dans l'opinion de la Cour, excéder l'extrême limite du droit que de voir dans la simple participation d'un navire à une guerre, pour le compte d'un corps politique non reconnu, un acte qui répond si complètement au caractère de la piraterie qu'il donne autorité pour le saisir et compétence pour le condamner, à un Etat qui n'a, ni avec ce navire, ni avec les personnes du bord, aucun lien de quelque espèce, que ce soit nationalité, hostilité politique, ou dommages infligés. »

En définitive la Cour suprême jugea que la commission de l'*Ambrose Light* comme navire de guerre était nulle au regard du droit international ; que sa saisie comme pirate était « techniquement » fondée en vertu du droit international, mais que la reconnaissance implicite qui était considérée comme ayant été donnée d'un Etat de guerre empêchait une condamnation et que, la saisie étant régulière à l'époque où elle avait été faite, la relaxation du navire devait être ordonnée sur paiement des frais de procédure.

Ainsi dans cette affaire de l'*Ambrose Light*, la Cour de district de New-York a décidé qu'un navire trouvé en haute mer entre les mains d'insurgés non encore reconnus comme belligérants par une nation indépendante est un pirate au sens juridique du mot. Si l'*Ambrose Light* fut libéré, c'est

qu'entre temps les insurgés auraient été implicitement reconnus belligérants par les Etats-Unis d'Amérique. Mais à cette occasion, le juge, invoquant l'argument que nous venons de mentionner, indiqua expressément que, s'il n'y avait pas eu reconnaissance, c'eût été un cas de piraterie.

La Haute Cour d'Amirauté britannique a de même traité comme pirates les navires marchands *Eliza* et *Florida* dont les insurgés chiliens s'étaient emparés dans le port de Puntas Arenas.

Enfin signalons que la République de Cuba et l'Espagne, dans un traité d'extradition du 26 octobre 1905, ont déclaré pirates « les capitaines, patrons ou individus quelconques qui, faisant partie de l'équipage d'un bâtiment de guerre, s'emparent dudit bâtiment en se soulevant contre le gouvernement auquel ils appartiennent ».

L'opinion contraire, bien préférable, s'affirme au Brésil. En 1877 un vapeur espagnol, le *Montezuma* est saisi par les insurgés cubains qui l'envoient, sous le nom de *Cespedes*, attaquer les navires de commerce espagnols dans le Rio de la Plata. Le gouvernement d'Espagne s'empressa de demander à celui du Brésil de le traiter comme pirate s'il venait à entrer dans un port brésilien. Le ministre brésilien des affaires étrangères, le baron de Cotejipe s'y refusa, en formulant ainsi les principes du droit international : « les pirates à proprement parler, sont ceux qui courent les mers pour leur propre compte, sans autorisation compétente, dans le but de s'emparer de vive force des navires qu'ils rencontrent, en commettant des déprédations contre toutes les nations indistinctement. Cette définition ne peut certainement s'appliquer à ceux qui ont pris le *Montezuma*. A cela s'opposent les arguments mêmes mis en avant par la légation de S. M. Catholique (l'Espagne). Les hostilités qu'elle dénonce et prévoit ne sont pas dirigées contre toutes les nations, mais uniquement contre l'Espagne ; elles n'ont pas pour but de commettre des déprédations ; mais d'aider la cause d'une colonie en insurrection. » Telle semble être la vraie formule.

Un autre cas, plus récent, est celui du navire de commerce

allemand *Falke* qui avait embarqué des armes et des munitions provenant des usines Skoda dans le port polonais de Gdynia qu'il avait quitté le 19 juillet 1929 en déclarant que sa destination était la Chine. Sur la côte polonaise, il avait embarqué 125 révolutionnaires vénézuéliens sous le commandement du général Chalbant. De là, au lieu de faire route pour Las Palmas, ainsi qu'il avait été primitivement annoncé, le *Falke* se dirigea vers le Vénézuéla et, à l'aube du 12 août, embarqua au large de Cumana un nouveau contingent de révolutionnaires. Puis il remonta la rivière Manzanares sur une petite distance et débarqua secrètement les insurgés. Mais les chefs révolutionnaires furent capturés pour la plupart. Quelques-uns purent cependant regagner le navire qui, après l'échec de son coup de main, se dirigea sur Port-of-Spain (Trinité). Le gouvernement vénézuélien dénonça comme pirate le navire *Falke* qui avait été utilisé par les révolutionnaires pour leurs attaques sur Cumana (août 1929), et demanda au gouvernement américain d'agir contre le *Falke*. Mais le département d'Etat déclara qu'aucune règle du droit international n'obligeait un Etat à traiter comme pirate un navire ayant servi dans une tentative révolutionnaire avortée.

Signalons également l'affaire récente qui donna lieu à un jugement de la Haute Cour de justice d'Angleterre, le 17 janvier 1923. C'est celle du navire *Philia* dont la capture avait été faite par des nationalistes turcs qui prétendaient se rattacher au gouvernement d'Angora ; d'ailleurs, ils avaient attaqué la goëlette grecque *Philia* non pas en haute mer, mais dans le port de Kerrassoundé. Dans cette affaire, la Cour décida qu'il y avait risque de guerre et non pas piraterie couverte par l'assurance.

On doit donc rejeter le procédé de la piraterie par analogie qu'emploient certains gouvernements réguliers pour assimiler à des pirates les rebelles parcourant les mers et commettant des hostilités à l'égard des navires restés fidèles au pouvoir établi ; les pratiques — on n'ose dire les règles — suivies en matière de guerre civile suffisent à elles seules à établir cette solution. D'ailleurs, si l'on comprend que

le gouvernement régulier ait intérêt à voir des pirates dans les navires de guerre qui se rangent du côté des insurgés, non encore reconnus comme belligérants, on ne le comprend, de la part de tierces puissances, que dans l'hypothèse où les navires, appartenant à ces dernières, sont eux-mêmes victimes de méfaits commis par les insurgés. Les rebelles n'échapperaient en ce cas à l'infraction de piraterie que s'ils obéissaient à des mobiles de caractère essentiellement politique. Si les navires de guerre insurgés se bornent à agir contre le gouvernement régulier, les tierces puissances ne sauraient sans excès les considérer comme pirates. Des cas célèbres et montrant parfaitement l'attitude des puissances tierces dans l'hypothèse visée appuieront nos affirmations.

Le cas classique c'est en particulier celui des vaisseaux de guerre *Almanzà*, *Victoria*, *Mendez-Nimes*, *Fernando* et *Catolico* qui tombèrent en 1873 entre les mains des insurgés espagnols dans la région de Cartagène. Comme on peut le comprendre, le gouvernement espagnol déclara ces vaisseaux « vaisseaux pirates ». Par contre, l'Empire allemand, la France, la Grande-Bretagne et le Portugal donnèrent à leurs vaisseaux de guerre qui stationnaient dans la Méditerranée la prescription de s'abstenir de toute immixtion à l'égard des actes des vaisseaux de guerre des insurgés et de n'intervenir que si la vie ou la propriété des ressortissants de l'Etat dont les vaisseaux de guerre portaient le pavillon étaient menacées. Sur la demande de l'Italie, les vaisseaux de guerre anglais se chargèrent au reste de protéger non seulement des citoyens britanniques, mais aussi des italiens « en l'absence de navires de guerre de l'Italie sur la côte d'Espagne ». Très curieuse était la diversité des expressions employées par l'instruction anglaise et l'instruction française à leurs amirautes respectives. Dans l'instruction britannique, on parlait en principe de ce point de vue que les actes des vaisseaux de guerre des insurgés espagnols « portant atteinte aux sujets ou aux intérêts britanniques » devaient être traités comme « actes de piraterie » puisque le gouvernement espagnol avait privé ces

vaisseaux de la protection de leur pavillon. En outre, si les circonstances rendaient nécessaire la capture des ressortissants espagnols, les commandants britanniques devaient remettre leurs prisonniers et les biens saisis aux agents du gouvernement de Madrid. Ainsi déclare Hall « la piraterie de ces mutinés de Cartagène étant politique, ils ne faisaient pas l'objet de mesures pénales de la part des puissances tierces ; et bien que le droit d'action sommaire fût affirmé, son exercice se trouvait limité aux exigences de la « self protection » Par contre, l'instruction française insistait sur ce fait « que l'irrégularité des papiers de bord, qui, d'après nos lois, peut dans certains cas, autoriser à traiter un navire comme pirate, ne saurait s'étendre à une autorité insurrectionnelle, surtout à un pays en pleine guerre civile comme l'Espagne ».

Un autre cas vient à l'appui de la même idée, c'est celui du *Portena*, vapeur argentin, pris en octobre 1873 par des insurgés argentins et que le gouvernement brésilien refusa de considérer comme pirate. Dans ses instructions adressées le 17 octobre 1873 au ministre du Brésil à Montevideo, le ministre des Affaires Etrangères brésilien Caravellas, n'accepta pas de considérer le *Portena* comme pirate « si ce n'est le cas où ce navire porterait atteinte au pavillon brésilien, aux personnes et aux propriétés brésiliennes ».

De même le 18 juin 1908, la Haute Cour de justice d'Angleterre refusa de considérer comme piraterie l'attaque d'un vapeur du gouvernement brésilien faite par un navire rebelle au nom d'une république de Aquiri qu'on prétendait constituer, attendu qu'un navire insurgé, s'il peut être pirate par rapport à l'Etat qu'il attaque, ne l'est pas pour les autres Etats dont il n'inquiète ni ne trouble la sécurité.

La question se présente sous un jour différent si les insurgés molestent des navires tiers. C'est ainsi que le *Huascar*, bâtiment de guerre péruvien, fut saisi en 1877, à Calao par des insurgés non reconnus comme belligérants et qui s'étaient solidarisés avec le gouvernement révolutionnaire de Pierola. Le navire prit, sans la payer, une cargaison de charbon sur un navire anglais en haute mer,

en arrêta un autre pour s'emparer à son bord de deux officiers péruviens. Le gouvernement péruvien déclina toute responsabilité. Un navire de guerre britannique livra combat au *Huascar* qui n'échappa qu'en se livrant à l'escadre régulière péruvienne. De là, la question de savoir si le procédé anglais avait été justifié. Dans la discussion qui s'est alors ouverte, la réponse dépendait de la question de savoir s'il fallait ou non considérer le *Huascar* comme bateau pirate. Pour de nombreux auteurs tels que Halleck, Calvo et Gidel, il n'est pas douteux que le *Huascar* ne dût être tenu pour pirate. Peu de jours après la révolte, un décret du gouvernement légitime péruvien s'était empressé de dénoncer le *Huascar* comme navire pirate et déclinait toute responsabilité pour les actes auxquels il pouvait se livrer. Ainsi, un navire insurgé, qu'il soit un navire de guerre régulier passé à l'insurrection ou un navire armé par les insurgés, doit être considéré comme pirate dès l'instant où il commet à l'égard des navires battant pavillon tiers des actes attentatoires à la vie ou à la propriété. Pourtant il semble bien que, dans tous ces cas, il n'y a pas lieu de parler ici de piraterie, parce qu'il s'agit d'un acte purement politique. L'attitude du vaisseau de guerre britannique présentait un acte d'intervention destiné à protéger la vie et la propriété des citoyens britanniques. Le commandant du vaisseau de guerre craignait d'autres actes de la part du *Huascar* contre des vaisseaux de commerce britanniques, surtout des actes qui ne pouvaient même pas être justifiés en vertu du droit de prise. Signalons que le gouvernement péruvien s'étant avisé, chose singulière, de demander réparation à l'Angleterre, cette demande fut bien entendu repoussée, lord Derby et les officiers de la Couronne ayant exprimé l'avis que le *Huascar* ne battant aucun pavillon et ses actes ne pouvant être imputés à aucun gouvernement, ce bâtiment méritait d'être considéré comme pirate et que l'action de l'amiral britannique de Horsey, commandant la flotte du Pacifique, considérant ces agissements comme « des actes de piraterie dirigés contre les sujets britanniques, leurs navires et leur propriété », se

trouvait, en conséquence, justifiée par les faits de la cause.

De même nature est aussi l'attitude qu'a prise le croiseur allemand *Panther* en 1902, à l'égard du croiseur *Crete-à-Pierrot*, appartenant à des insurgés Haïtiens. Il faut la juger de la même manière. Le vaisseau des insurgés avait confisqué sur le vapeur allemand *Marcominania* des armes et des munitions destinées au gouvernement de Haïti. Là-dessus, le croiseur allemand envoya le *Crete-à-Pierrot* au fond de l'eau. Ici encore il semble bien qu'il ne faille pas parler d'un acte de piraterie commis par le *Crete-à-Pierrot*. Mais d'autre part, nous admettons que le procédé utilisé par le *Panther* a été un acte de répression qui est en principe admis par la pratique internationale, bien que l'acte du *Panther* fut commis dans les eaux haïtiennes.

Dans tous ces cas, affaire de l'*Huascar*, affaire du *Crete-à-Pierrot*, il ne s'agit que d'une piraterie à caractère politique qui n'autorise de répression que de la part de l'Etat contre lequel ils sont dirigés. Il ne pouvait y avoir de doute sur l'absence d'esprit de lucre. C'est pourquoi certains gouvernements et la plupart des auteurs soulevèrent de sérieuses objections contre la façon de procéder de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. Toutefois, il faut bien reconnaître avec Pella que dans certaines circonstances exceptionnelles, si on repousse la qualification de piraterie universelle pour de tels actes, on aboutit à assurer une quasi impunité aux actes de violence commis par les insurgés contre les navires des tierces puissances. Aussi nous estimons qu'on peut admettre dans ces cas exceptionnels et quand l'attaque des insurgés n'est en rien justifiée, que les coupables doivent être traités comme des pirates, mais seulement par les puissances intéressées auxquelles on ne saurait refuser ce « droit de self-defense renforcé ».

En dehors de ces hypothèses où l'assimilation des vaisseaux insurgés aux pirates réclamée par le gouvernement légitime fut refusée par les puissances étrangères, il en est d'autres dans lesquelles le gouvernement légitime lui-même reconnut qu'une semblable assimilation était inexacte. C'est ce que fit en particulier le Chili en 1851

pour l'*Arauco*. Cet état ne déclara pas pirate le navire révolté et se borna à décliner toute responsabilité à raison des actes qu'il pouvait commettre.

C'est encore parce qu'il y a atteinte, non pas à la sécurité générale de tous les états, mais seulement à celle d'un gouvernement particulier, le gouvernement légal qu'on ne doit pas faire rentrer dans la catégorie des pirates les navires étrangers qui transportent dans un pays, en vue d'une guerre civile, des insurgés ou des munitions. Ces navires, au surplus, ne commettent pas directement des actes de violence même contre un état déterminé; ils fournissent simplement à un parti rebelle les moyens de commettre ces actes vis-à-vis de cet Etat. Il nous faut donc repousser l'opinion d'un auteur, Arias, qui a soutenu que de pareils navires étaient cependant des pirates. Et, en fait, cette solution a été, dans différentes espèces, défendue par quelques Etats; c'est ainsi qu'a été traité comme pirate par les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, le vapeur américain *Creole* qui, en 1850, quitta la Nouvelle-Orléans pour transporter à Cuba, en vue d'une insurrection, le général Lopez et ses partisans.

Ainsi par l'examen de ces différentes affaires célèbres nous avons pu constater que les états étrangers ont régulièrement opposé une fin de non-recevoir à la demande qui leur fut souvent faite de traiter en pirates les navires rebelles, aussi longtemps que les actes de violence commis par eux en haute mer ne furent pas dirigés contre leurs propres navires ou cargaison; la même attitude a été prise vis-à-vis des navires qui portent assistance aux rebelles. L'assimilation des insurgés aux pirates a même été refusée parfois — avons-nous dit — par le gouvernement régulier lui-même. Pourtant on aperçoit la tentation qui s'offre au gouvernement, quand les insurgés ne sont pas encore reconnus, ni comme belligérants — ce qui éliminerait toute difficulté — ni même simplement comme insurgés; car il existe une reconnaissance des insurgés, distincte de la reconnaissance comme belligérants, distincte elle-même de la reconnaissance comme état. Aussi lorsqu'il s'agit

d'un mouvement dont les auteurs ne sont pas même encore reconnus, non seulement comme belligérants, mais encore comme insurgés, la tendance du gouvernement contre lequel l'insurrection s'élève est de vouloir faire coopérer tous les Etats à la répression en qualifiant les insurgés de pirates. On s'accorde à reconnaître que l'on ne peut parler de piraterie à propos d'actes accomplis au nom et pour le compte d'un Etat mais encore d'un parti insurrectionnel dont le caractère de belligérant lui a été reconnu. Le seul fait que l'insurgé, même non reconnu, poursuit un but déterminé, d'ordre politique, contre une nation déterminée ou plus exactement contre un gouvernement déterminé dans une nation déterminée, ne peut être constitutif de piraterie. Une telle qualification présente un certain intérêt pour le gouvernement légitime ; mais elle est suspecte, puisqu'elle émane d'adversaires. Elle ne saurait en tous cas être décisive. Le véritable problème de droit international soulevé par l'accusation de piraterie, dans les circonstances actuelles, est celui que posent les actes de violence commis en haute mer par des bâtiments au service d'un gouvernement insurgé contre les navires de pays tiers alors que le gouvernement pour le compte duquel ils agissent n'a pas été reconnu comme belligérant par les Etats étrangers.

Les insurgés, dont l'état de belligérance n'est pas reconnu, ne peuvent exercer le droit de visite et, s'ils essaient d'en user, ils courent le risque d'être traités en pirates. Nous avons vu que le cas s'est présenté dans l'affaire du *Huáscar*. Est-on autorisé à dénoncer les insurgés, auteurs d'actes de violence contre les navires tiers, comme des pirates « jure gentium » ? A cette question surgissent quelques hésitations. Mais nous devons y répondre négativement. Le seul défaut de reconnaissance formel de belligérance ne suffit pas pour entacher de piraterie les actes en question. C'est appliquer un critère vraiment trop mécanique à des situations de droit international aussi délicates et aussi complexes. Il est bien évident que l'Etat étranger qui n'a pas reconnu la qualité de belligérants aux

insurgés, refusera de prendre en considération la commission délivrée par les autorités rebelles pour légitimer toutes mesures d'arrêt, de visite, de capture ou de destruction. Il est même fort probable qu'à l'encontre de mesures semblables, il fera usage de la force, les rebelles ne pouvant exercer en haute mer des droits qui restent le privilège de belligérants reconnus. Il convient donc de peser ici la véritable nature des actes commis, en tenant compte à la fois des mobiles qui les inspirent et du but politique qu'ils poursuivent. Le fait pour les bâtiments insurgés d'étendre leurs agissements aux navires et cargaisons d'Etats étrangers ne saurait les transformer en pirates quand ces agissements ont uniquement pour objet d'empêcher une assistance au gouvernement « de jure » et apparaissent ainsi comme intimement mêlés au cours des hostilités. Les bâtiments fiers ne dénonceront pas comme pirates les belligérants reconnus quand ceux-ci, au lieu de se livrer à des déprédations criminelles dans un but d'intérêt privé, n'ont voulu capturer ou détruire que « jure belli ». Dans ce cas le caractère évidemment politique de ces actes ne permet pas de traiter et de punir comme pirates leurs auteurs. Et cette conclusion se trouvera naturellement renforcée lorsque l'ampleur du mouvement insurrectionnel est telle qu'elle justifierait pleinement une reconnaissance de belligérance.

Ainsi se marque la différence fondamentale entre le pirate « jure gentium » et l'individu qui est au service d'une cause politique : le pirate est celui qui poursuit des fins de rapine privée et non des fins d'intérêt public. Tandis que le pirate exerce son activité criminelle indistinctement contre tous les navires à quelque nationalité qu'ils appartiennent, ce qui fait de lui « l'ennemi du genre humain », l'homme qui est au service d'une cause politique limite ses agressions à l'adversaire et à ceux qui lui prêtent assistance. Ne devons-nous pas cependant envisager ces agressions comme une menace pour la sécurité générale des mers ? Nous ne le pensons pas. De telles agressions dirigées contre le commerce étranger par des bâti-

ments opérant pour le compte d'un gouvernement insurrectionnel non reconnu comme belligérant sont assurément illégales en droit, car elles sont l'œuvre de particuliers démunis du titre ou caractère qui, seul, pourrait les légitimer. Sans doute les états tiers, victimes de ces agissements, ne sont pas tenus de les tolérer et sont en droit de se défendre contre eux par tous les moyens, de leur opposer l'emploi de la force et même de les réprimer, chacun pour son compte, par l'application de leurs lois pénales. Mais on ne peut traiter les auteurs de tels actes comme des ennemis de toutes les nations, relevant à ce titre de leur commune juridiction, ce qui est — nous le savons — le trait propre de la piraterie « *jure gentium* ». Si les tierces puissances ont des devoirs à l'égard du gouvernement légitime avant la reconnaissance des insurgés, ils ont également vis-à-vis de ceux-ci certains devoirs non moins importants. Cependant, alors même que les vaisseaux de guerre des insurgés ne sauraient être mis sur le même pied que les vaisseaux pirates, ils ne jouiraient pas dans les ports des tierces puissances des privilèges qui reviennent exclusivement aux bateaux qui portent le pavillon d'un membre de la communauté internationale.

Toutes ces idées sont celles que partagent d'ailleurs de nombreux auteurs et que mentionnent de nombreux projets, études ou conventions.

C'est ainsi que le rapporteur du comité des experts pour la codification progressive du droit international de la S. D. N., M. Matsuda, tout en marquant une certaine réserve à l'égard des critères intentionnels, a reconnu qu'il ne pouvait être question de considérer comme actes de piraterie ceux qui sont accomplis pour des motifs d'ordre purement politique. Il constate une différence essentielle dans les mobiles, et par conséquent, dans la portée morale des actes de piraterie et d'insurrection qui, par ailleurs, peuvent être matériellement semblables ; différence qui se traduit extérieurement par les limites qu'elle assigne aux actions du pirate et de l'insurgé. Quant au cas d'agressions dirigées contre les navires d'Etats étrangers, par des bâti-

ments au service d'un gouvernement insurrectionnel non reconnu, M. Matsuda a admis qu'il serait manifestement trop rigoureux de les traiter comme des actes de piraterie, lorsqu'elles sont inspirées par des motifs purement politiques.

De même la convention du 20 février 1928 sur les droits et devoirs des Etats en cas de guerre civile, adoptée par la sixième conférence internationale des Etats américains, dispose dans son article 2 que la déclaration de piraterie lancée par un gouvernement à l'adresse des navires qui se sont révoltés contre lui est sans effet obligatoire pour les autres Etats : « The declaration of piracy against vessels which have risen in arms, emanating from a government, is not binding upon the other states. »

La distinction entre la piraterie et l'insurrection est également très bien rendue dans certains passages du projet de convention internationale sur la piraterie du Research in International law de Harward ; nous trouvons en effet mentionnée dans la définition des actes constitutifs de piraterie la condition « for private ends ».

Signalons enfin la remarquable étude, publiée récemment dans « The Law Quarterly Review », dans laquelle le professeur Arnold Mc. Nair cite un passage fort intéressant d'une dépêche de Canning relative à la révolte de Grèce contre la Turquie en 1825. Après avoir parlé du droit ou prétendu droit à la reconnaissance de belligérant, Canning pose le dilemme suivant : belligérants ou pirates ? « Their cruisers must either be acknowledged as belligerents or dealt with as pirates. » Ce dilemme n'est plus exact de nos jours car la pratique moderne reconnaît l'état d'insurrection et ne traite pas en pirates les navires insurgés.

Ainsi, l'opinion la mieux fondée et d'ailleurs la plus généralement admise conduit à reconnaître qu'on ne saurait, sauf en des cas très exceptionnels, voir dans les insurgés des pirates et les traiter comme tels. Nous pourrions maintenant voir si ce principe a été appliqué au cours des différentes guerres civiles qui ont, de tout temps, exer-

cé leurs terribles ravages. Nous bornerons toutefois notre étude à l'examen succinct de la guerre d'indépendance grecque (1821-1829) et, à celui beaucoup plus détaillé de la dernière guerre civile espagnole de 1936.

La guerre d'indépendance grecque (1821-1829)

Dans cette guerre, les tierces puissances ont-elles traité les vaisseaux de guerre des insurgés comme vaisseaux pirates ? Immédiatement le Foreign Office de Londres prit position à l'égard de la question de savoir s'il fallait accorder aux insurgés grecs le droit de belligérance. Dans son mémoire du 3 octobre 1821, le juriste officiel britannique Sir Christopher Robinson partait du principe de la neutralité. Il disait qu'il fallait l'appliquer au conflit entre le gouvernement turc et les insurgés grecs. Pourtant, dans un mémoire du jour suivant, il suggérait qu'il ne fallait pas appliquer les principes de la piraterie aux insurgés grecs tout en refusant en même temps à ces insurgés les droits de belligérance de la manière la plus catégorique. Ce dernier mémoire répondait d'ailleurs à la véritable situation, car les insurgés grecs n'avaient pas encore organisé de gouvernement provisoire. Celui-ci ne fut constitué qu'en Janvier 1822.

Il est donc intéressant de constater que le juriste officiel en arrivait, dès cette époque, à établir qu'il n'était pas admissible, pour le cas où l'on ne reconnaissait pas des droits de belligérance, de ne donner en général aux rebelles aucune situation juridique internationale et de les traiter simplement comme des pirates. Il estimait par conséquent, et avec raison, qu'il devait y avoir ici, en quelque sorte, un stade intermédiaire entre reconnaissance et non reconnaissance, stade dans lequel on ne devait pas traiter les vaisseaux des insurgés comme s'ils étaient des vaisseaux pirates.

Guerre civile espagnole de 1936

Dès juillet et août 1936, les décrets présidentiels espagnols signalaient comme navires pirates les unités de la

flotte espagnole passées au service de l'insurrection. Ainsi, comme dans toute guerre civile, le gouvernement régulier n'a pas manqué de suivre la pratique consistant à dénoncer volontiers comme pirates les bâtiments nationaux qui participent au mouvement insurrectionnel. En vérité, le gouvernement de Madrid, du strict point de vue juridique, ne pouvait justifier cette qualification car — ainsi que nous l'avons déjà montré — la piraterie est entreprise pour des fins privées, tandis que les hommes du général Franco agissaient pour des motifs purement politiques et patriotiques ; les actes de violence des navires nationalistes ne menaçaient pas le commerce de toutes les nations et n'étaient dirigés que contre les intérêts généraux du gouvernement bien déterminé de Madrid. De tels décrets étaient donc sans pertinence aucune au regard du droit international. D'ailleurs, dès que la lutte civile prit une plus grande ampleur, le gouvernement régulier préféra aussi traiter les vaisseaux de guerre du gouvernement de Burgos comme des vaisseaux de guerre d'un gouvernement ennemi, et non comme vaisseaux pirates. Ce qui poussa spécialement le gouvernement légitime à prendre cette mesure ce fut cette idée qu'il y avait, dans le cas contraire, à redouter des représailles, la flotte du général Franco étant au moins aussi forte que celle des « rouges » de Madrid. De leur côté, quelles ont été les positions prises par les Etats tiers ? Ceux-ci ont cherché avant tout à obtenir par tous les moyens la sécurité en haute mer. A cet effet, on se mit d'accord pour admettre qu'une police internationale de la mer peut seule s'acquitter de cette mission bien mieux que les vaisseaux de guerre d'une seule puissance. En effet, au cours de la guerre civile d'Espagne de nombreux actes d'agression furent commis en Méditerranée, particulièrement des destructions par torpillage de navires marchands n'appartenant à aucun des partis en lutte en Espagne. Il est hors de doute que de tels actes constituaient des infractions aux règles formulées dans la partie IV du traité de Londres du 22 avril 1930, règles qui sont ainsi conçues :

« ARTICLE 22. — Les dispositions suivantes sont acceptées comme règles établies du droit international :

« 1°) Dans leur action à l'égard des navires de commerce, les sous-marins doivent se conformer aux règles du droit international auxquelles sont soumis les bâtiments de guerre de surface.

« 2°) En particulier — excepté le cas de refus persistant de s'arrêter après sommation régulière ou de résistance active à la visite — un navire de guerre, qu'il soit bâtiment de surface ou sous-marin, ne peut couler ou rendre incapable de naviguer un navire de commerce sans avoir au préalable mis les passagers, l'équipage et les papiers de bord en lieu sûr. A cet effet, les embarcations du bord ne sont pas considérées comme un lieu sûr, à moins que la sécurité des passagers et de l'équipage ne soit assurée, compte tenu de l'état de la mer et des conditions atmosphériques, par la proximité de la terre ou la présence d'un autre bâtiment qui soit en mesure de les prendre à bord. Les H. P. C. (Hautes Parties Contractantes) invitent toutes les autres puissances à exprimer leurs assentiments aux règles ci-dessus énoncées. »

Partant de cette idée l'arrangement de Nyon du 14 septembre 1937 qui fut conclu à cause des « attaques répétées commises en Méditerranée par des sous-marins à l'occasion du conflit espagnol » a prévu des mesures collectives prises par les puissances intéressées à la sécurité de la navigation dans la Méditerranée. Ces mesures répressives ne provenaient pas de ce fait que des vaisseaux insurgés s'approprièrent en haute mer certains droits de belligérance, mais de ce fait que des bateaux de commerce furent torpillés sans avertissement. Or il n'est pas douteux que dans les circonstances où elles s'étaient produites, de telles agressions étaient, comme le rappelle le préambule de l'arrangement de Nyon « contraires aux principes d'humanité les plus élémentaires ; que ces actes constituent des violations des règles de droit international énoncées dans la partie IV du traité de Londres, du 22 avril 1930, au sujet de la destruction des navires de commerce ». Ces agressions

méritent-elles, comme l'ajoute le texte de Nyon « d'être, à juste titre, qualifiées d'actes de piraterie » ? Certainement pas. On voit ainsi combien forte est encore l'action exercée par la vieille conception en vertu de laquelle des actes commis par des insurgés non reconnus doivent être identifiés à ceux des pirates. Il est ensuite intéressant de constater que l'on insiste ici sur le fait que la convention a été conclue « sans préjudice du droit d'une puissance participant au présent accord d'effectuer telle action qu'elle jugera appropriée pour protéger sa navigation de commerce contre toutes sortes d'immixtion en haute mer ». On désigne ici avec raison l'attitude prise par les vaisseaux de guerre à l'égard des dommages causés aux vaisseaux de commerce portant leur pavillon comme « mesure de protection » mais non comme acte punitif à l'égard de pirates. Enfin il faut remarquer qu'on prévoit ici uniquement des mesures de protection à l'égard d'actes commis par les insurgés en haute mer, non à l'égard d'actes commis par les insurgés dans les eaux espagnoles.

Cette convention de Nyon du 14 septembre 1937 est d'une très grande importance. Mais elle est critiquable d'avoir employé l'expression « actes de piraterie » dans son préambule. Il y a là un abus de terme que, dans l'intérêt de la clarté comme de la vérité, il eût mieux valu éviter. « Piraterie » est un terme qui, en droit, désigne une infraction très particulière à la loi internationale ; sa précision technique n'autorise pas à en généraliser l'emploi. Le pirate est un brigand de mer. Il n'a droit à aucun pavillon et est justiciable de tous. Il y a très certainement dans cette qualification « d'actes de piraterie » à la convention de Nyon, un rappel de l'article 3 du traité de Washington du 6 février 1922. Mais cette qualification n'est pas juridiquement exacte. En outre, la rédaction du traité de Washington se gardait bien d'assimiler à la piraterie les violations aux lois de la guerre. On relève en effet dans l'article 3 que nous étudierons ultérieurement les termes suivants : « comme s'il avait commis un acte de piraterie », distinguant ainsi les infractions entre elles, tout en leur

appliquant un châtiment identique. En allant plus loin, la rédaction de Nyon s'est mise en opposition avec l'opinion la mieux fondée et la plus généralement admise.

D'ailleurs quelle était la véritable portée de l'accord de Nyon ? Pour y répondre nous devons faire appel à la notion de reconnaissance. Deux facteurs essentiels décident de la reconnaissance à accorder en cas de guerre civile : l'un d'eux, c'est l'état de belligérance ; l'autre, c'est la neutralité. L'état de belligérance est une question de fait qui, la reconnaissance une fois accordée, devient une question de droit. La belligérance, lorsqu'elle est reconnue par un Etat quelconque, implique l'observation par cet Etat des règles de la neutralité. Lorsque Le Fur nous indique trois problèmes principaux d'ordre international auxquels a donné lieu la guerre civile espagnole : le double embargo, la répression de la « piraterie » en Méditerranée, et le retrait des volontaires, toutes ces questions relèvent de l'état de belligérance, mais la dernière, seule, relève de l'état de neutralité.

Il est indiscutable que les bâtiments de guerre des Etats belligérants peuvent exercer des droits en haute mer à l'encontre des navires neutres, entre autres les droits de visite, de saisie et de capture. Dans le cas de guerre civile, tous ces actes peuvent être reconnus comme fondés en droit, s'il y a reconnaissance de l'état de belligérance. Or les accords de 1937 de Nyon et de Genève, parlent de la répression de la piraterie comme celle d'un crime du droit des gens. Mais un acte de violence, accompli par un bateau, ne peut être qualifié de piraterie qu'en l'absence d'autorisation de l'accomplir, sinon, ainsi que nous le verrons dans nos développements ultérieurs, il ne peut s'agir que de course. En l'espèce, c'est donc la course qui eût dû faire l'objet des accords de Nyon. Si on a parlé de piraterie et non de course c'est peut-être pour ne pas donner l'impression que tous les Etats contractants reconnaissent l'état de belligérance en Espagne. Pour rester d'accord avec les définitions existant en droit commun, on aurait dû faire une réserve semblable à celle faite par la convention pan-

américaine de 1928 qui, dans son article 2, alinéa 1, dispose que « la qualification de piraterie n'oblige que les Etats dont elle émane ».

D'ailleurs l'impossibilité d'assimiler à des actes de piraterie les mesures de destruction en haute mer annoncées le 20 août 1937 par une note du général Franco, ne peut que se trouver renforcée par la circonstance que le gouvernement nationaliste de Burgos réunissait incontestablement les conditions qui autorisent les Etats tiers à reconnaître la qualité de belligérant à un gouvernement insurrectionnel, ainsi que par la position que le gouvernement britannique notamment lui avait reconnue au cours des derniers mois de 1938.

Si l'on tient compte des conditions de la reconnaissance, on ne peut raisonnablement contester que ces conditions se trouvaient remplies depuis longtemps par le gouvernement nationaliste. En effet l'article 8 du règlement, adopté par l'Institut de Droit International dans sa session de Neuchâtel de 1900 est ainsi conçu :

« Les tierces puissances ne peuvent reconnaître au parti révolté la qualité de belligérant :

1° s'il n'a pas conquis une existence territoriale distincte par la possession d'une partie déterminée du territoire national.

2° s'il n'a pas réuni les éléments d'un gouvernement régulier exerçant en fait sur cette partie du territoire les droits apparents à la souveraineté.

3° si la lutte n'est pas conduite en son nom par des troupes organisées, soumises à la discipline militaire et se conformant aux lois et coutumes de la guerre ».

Nul doute que le gouvernement de Burgos réunissait tous les éléments nécessaires à une reconnaissance. Même si leur réunion ne conférait pas au gouvernement du général Franco un titre légal à la reconnaissance de belligérance, elle créait incontestablement une situation qui autorisait tous les Etats à la lui accorder. Cette situation, on le jugera aisément, était manifestement incompatible avec une accusation de piraterie. Au regard de l'Angleterre, cette situation se

trouve encore renforcée par les relations particulières que le gouvernement britannique a nouées avec le gouvernement nationaliste. Tandis qu'en février 1938 certains correspondants du journal londonien « Times », s'appuyant surtout sur le refus de reconnaissance de la qualité de belligérant, s'étaient attachés à démontrer que les agressions attribuées aux forces navales du gouvernement de Franco constituaient des actes de piraterie, le professeur H. A. Smith, de l'Université de Londres, a très nettement contesté ce point de vue dans son intéressante étude « Some problems of the Spanish civil war ».

La politique de non intervention en Espagne a été certainement la principale cause de la non reconnaissance de belligérance aux deux partis en présence. Cette politique doit être approuvée, car elle a réussi à empêcher la guerre civile espagnole de dégénérer en une véritable guerre européenne, laquelle n'a pu être évitée, hélas, quelques années plus tard.

La conduite de la guerre implique toutefois le respect de certaines lois et règles qu'impose l'humanité. A ce propos les attaques des sous-marins ont été fréquemment qualifiées de piraterie. C'est vers ce « crime dans la conduite de la guerre » que nous devons à présent orienter notre étude.

SECTION II. — Le crime dans la conduite de la guerre

Il est arrivé que, en présence d'infractions graves aux lois de la guerre maritime et d'atteintes douloureuses aux règles qu'impose l'humanité, l'opinion publique ait qualifié de pirates les auteurs de ces actes. Il ne faut voir dans cette qualification qu'une manifestation certes très légitime, de réprobation ; mais nous allons prouver qu'une pareille appellation est dépourvue de toute valeur juridique.

Quand nous avons étudié la piraterie du droit des gens, un phénomène très particulier s'est produit au cours de nos développements : la conséquence de la piraterie s'est incorporée à la définition de celle-ci. Nous avons en effet constaté qu'aucune autorité exclusive ne s'exerçant sur le pirate, celui-ci pouvait être considéré, à tort du reste, comme

dénationalisé. Et nous connaissons le sens que nous avons donné à une telle qualification : l'effet de cette dénationalisation étant de donner compétence à toutes les nations. Une pareille dénationalisation ne pourra avoir lieu que si l'Etat dont le navire porte le pavillon a cessé d'avoir avec ce navire le moindre lien et ne peut plus perpétuer son autorité par la discipline du bord. Il en résulte qu'il ne saurait être tenu pour responsable des actes dudit navire. Mais si le navire ne désavoue pas l'autorité de l'Etat sous pavillon duquel il navigue, s'il continue à la respecter, s'il n'agit qu'en vertu même des ordres de cet Etat, la responsabilité internationale, loin de cesser, devra être maintenue. Aussi est-il absolument inexact de qualifier de pirate le sous-marin qui, sans recueillir au préalable les passagers et l'équipage, procède à destruction de torpille. L'Etat dont les forces armées se sont conduites de manière à mériter l'épithète infamante de pirate n'est pas dégagé de la responsabilité qui lui incombe du fait des actes ainsi commis sous son pavillon. Bien au contraire, s'il fallait prendre à la lettre l'expression de pirate, il en irait tout autrement. Pouvons-nous soutenir que le sous-marin qui coula le *Lusitania* commit un acte de piraterie ? Certainement pas, bien qu'un tel fait puisse être discuté au point de vue de la conduite de la guerre. Bien que nous puissions relever des actes de violence commis contre des passagers appartenant à différentes nations, en même temps que contre un équipage, de tels actes ne constituent cependant pas des actes de piraterie proprement dite.

Quelques lecteurs du grand journal londonien le « Times » se souviendront peut-être d'une discussion provoquée durant la première guerre mondiale par les attaques des sous-marins allemands, discussion à laquelle prit part, avec sa lucidité habituelle Sir Thomas Erskine Holland. Condamnant avec énergie la tactique des sous-marins allemands, il conseillait néanmoins l'abandon du terme de piraterie. Il rappelait que l'essence de ce crime est « absence of authority » ; le pirate, pour reprendre les expressions de Bynkershoek, est celui qui agit « nullius in principis aucto-

ritate » ; il n'est commissionné par aucune autorité publique.

La responsabilité d'une attaque sous-marine est encore assumée par l'Etat dont le sous-marin porte le pavillon. Nous ne nous trouvons pas en face — comme dans le cas de piraterie — d'individus sans mandat, mais en présence d'officiers de la marine de guerre d'un Etat belligérant, dûment commissionnés et agissant suivant les ordres reçus. L'autorité exclusive qui fait défaut dans le cas de piraterie ne cesse pas ici, puisque la discipline est maintenue sur le navire. Le navire n'étant pas dénationalisé, il en résulte que les neutres n'ont pas à intervenir, dans pareille circonstance, pour assurer la répression. Même dans leur droit, il est fort douteux que les neutres tiennent à intervenir. Il en serait différemment — et ce serait même leur devoir — s'il s'agissait d'un véritable acte de piraterie.

On ne peut donc adhérer à l'opinion de Pella lorsqu'après avoir judicieusement déclaré que « la piraterie ne peut être confondue avec la guerre maritime » il ajoute « et cependant il n'est pas impossible, même aujourd'hui, d'envisager des actes exceptionnels où la guerre maritime pourrait dégénérer en une sorte de piraterie. C'est ce qui se produirait par exemple si des combattants réguliers, passant outre aux lois et coutumes de la guerre maritime, se rendaient coupables d'actes unanimement réprouvés par les nations civilisées ». Pourtant dans sa conclusion, il s'explique sur son expression bien peu précise de « une sorte de piraterie » en écrivant « mais enfin, si de pareils faits pouvaient autrefois entrer dans le concept juridique de la piraterie, par suite du défaut de précision de ce dernier, ils doivent aujourd'hui être soigneusement séparés de la piraterie universelle ».

Cependant à la conférence de Washington de 1921-1922, dans la discussion du statut du sous-marin, arrêté sur l'initiative des Etats-Unis et qui a pris la forme de résolution célèbre, les résolutions Root, il fut dit, et dans le traité de Washington du 6 février 1922, il est répété « Article 3 : les puissances signataires, désireuses d'assurer l'exécution

des lois d'humanité déjà reconnues et confirmées par elles, relativement à l'attaque, à la saisie et à la destruction des navires de commerce, déclarent en outre que tout individu, au service de quelque puissance que ce soit, agissant ou non sur l'ordre d'un supérieur hiérarchique, qui violera l'une ou l'autre desdites règles, sera réputé avoir violé les lois de la guerre et sera susceptible d'être jugé et puni « comme s'il avait commis un acte de piraterie ». Il pourra être mis en jugement devant les autorités civiles et militaires de toute puissance dans le ressort de l'autorité de laquelle il sera trouvé. »

Dire « qu'il sera susceptible d'être jugé et puni, comme s'il avait commis un acte de piraterie » c'est présenter un des cas les plus caractéristiques de piraterie par analogie. Qualifier un tel fait de piraterie, c'est assurer la répression par la compétence universelle de toute puissance dans le ressort de l'autorité duquel l'individu coupable d'un tel acte aura été trouvé.

Le texte de l'article 3 du traité de Washington apparaît plutôt comme une manifestation d'ordre moral que comme un texte susceptible de recevoir des applications juridiques et l'on peut tenir pour regrettable l'emploi du mot de piraterie, même atténué par la formule « comme s'il avait commis un acte de piraterie ».

Les résolutions Root, bien qu'inscrites dans le traité du 6 février 1922 conclu à Washington entre les Etats-Unis, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon, relatif à l'emploi des sous-marins et des gaz asphyxiants en temps de guerre et signé par la France, n'ont pas été ratifiées ; elles demeurent purement platoniques. Si la piraterie est totalement déshonorante, le crime dans la conduite de la guerre, si atroce soit-il, ne l'est pas complètement et n'arrive pas au degré infamant qui caractérise les actes de piraterie.

C'est probablement pour une double considération que les rédacteurs du texte de Washington ont été conduits à user du mot de piraterie ; d'une part, le désir de flétrir des actes méritant la réprobation de tous, et, d'autre part celui

d'affirmer le principe de l'universalité des compétences quant à la répression des crimes dont il s'agit. Si le crime dans la conduite de la guerre appelle normalement une répression internationale, on ne voit pas comment il serait possible de la confier à des nations tierces et dans l'espèce, à des nations qui ne sont pas belligérantes, vu le stade actuel de relations internationales. Il est bien certain qu'un texte semblable ne peut que se révéler impraticable à l'usage, car il y a tout lieu de penser que, pendant une guerre, les nations non belligérantes se garderaient bien de profiter de la compétence qui leur est donnée par les résolutions Root. En outre, le pirate étant généralement puni de mort, on peut se demander si les pays belligérants eux-mêmes appliqueraient le même châtiment à un commandant de sous-marin qui aurait méconnu « les règles relatives à l'attaque, à la saisie et à la destruction des navires de commerce ».

Ainsi nous nous rendons compte de l'emploi regrettable du terme de pirate dans des situations de ce genre ; pour tant on peut signaler bien avant 1922 des précédents à l'abus de piraterie par analogie. Sans revenir sur les propositions anglo-saxonnes, tendant à considérer la traite des noirs comme un cas de piraterie, mentionnons la loi française de 1825, qui considère comme constitutif de piraterie, le fait d'accepter irrégulièrement des lettres de course et, particulièrement, lorsque la course est permise, le fait de recevoir des lettres de marque des deux belligérants. Retenons encore, lors de la conférence de La Haye, de 1907, la proposition néerlandaise déposée devant la 4^e Commission par l'amiral Roell, au sujet de la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre ; l'article 6 de la proposition néerlandaise était ainsi conçu : « tout navire qui prétend être navire de guerre sans répondre aux conditions ci-dessus formulées et concernant la transformation, sera traité en vaisseau pirate ».

Mais jamais la piraterie par analogie ne s'est autant développée qu'au moment où elle trouve, le 6 février 1922, à Washington, cette ultime application. Si on comprend les

mesures prises dans les vagues propositions faites antérieurement à 1922, on ne les comprend plus du tout quand il s'agit de l'acte d'un sous-marin agissant sur instruction régulière de son gouvernement.

Les résolutions du sénateur américain Root ont été pourtant acceptées à l'unanimité et signées notamment par la France. Cependant la France a refusé ultérieurement sa ratification à de telles résolutions. Les représentants de la France à la conférence de Washington, quels qu'ils fussent n'avaient pas aperçu, au moment de signer, les conséquences exactes qui en résulteraient. Par son refus de ratification, la France a incontestablement bien fait, car elle s'est tenue dans la ligne purement juridique. Or du point de vue juridique les résolutions Root sont inacceptables, et ce, pour différentes raisons. Quelle qu'ait été l'intention des parties contractantes, il nous faut bien reconnaître que la doctrine classique et les nouvelles conceptions juridiques de la piraterie s'accordent à refuser aux faits prévus par le traité de Washington la qualification d'actes de piraterie du droit des gens. D'abord cette qualification même n'engagerait en rien les Etats qui n'ont pas été parties à la convention et qui ne seraient en conséquence tenus en rien de participer à l'exercice de la répression. Et voici que, déjà, le caractère essentiel de la piraterie proprement dite, c'est-à-dire l'universalité de la répression, fait défaut.

Si nous nous attachons au crime de piraterie, il offre ce caractère d'être un crime de droit commun, ce qui ne saurait être pour le crime dans la conduite de la guerre. Un caractère infâment s'attachera toujours à la piraterie ; mais il ne sera jamais mérité par le crime dans la conduite de la guerre, quelque condamnable qu'il soit. Si le pirate, poussé par ses mauvais instincts, agit par goût du meurtre ou de pillage, ce qui peut amener le crime dans la conduite de la guerre n'est sans doute qu'un égarement absolument regrettable d'où se dégage incontestablement le sentiment de dévouement à la patrie. Il faut repousser toute assimilation de l'homme égaré qui, mû par un sentiment du devoir et excité par la fièvre des combats, agit sous le coup

d'une déformation du patriotisme, avec le vil malfaiteur ou assassin qui tue pour voler. Bien que les ordres soient contestables, le commandant du sous-marin qui obéit à de tels ordres n'en reste pas moins dégagé de toute responsabilité et n'est nullement assimilable à un voleur ou à un assassin. Le pirate c'est le brigand de grand chemin ; le criminel de guerre, c'est l'ennemi d'une nation. Dans le cas du torpillage du *Lusitania*, l'Allemagne n'était pas déchargée de ses obligations internationales. Les responsabilités militaires et nationales de l'Etat du pavillon subsistaient toujours. Un tel acte, si regrettable soit-il, ne peut être assimilé à la piraterie. Il y a donc dans l'assimilation de Root une exagération flagrante.

Que voulaient des dirigeants de la politique américaine et anglaise à la suite des résolutions Root ? Il s'agissait d'abord de frapper l'opinion publique en rapprochant l'emploi du sous-marin contre le commerce, dans des conditions interdites, de la piraterie proprement dite. La tendance qui s'est manifestée c'est qu'on a voulu détourner de plus en plus le sous-marin comme moyen de guerre maritime, puisque le crime de guerre commis avec l'arme sous-marine, à la différence de celui commis avec d'autres navires, entraînait presque toujours la flétrissure. Les gouvernements de Londres et de Washington se proposaient ainsi de créer dans l'opinion publique « un préjugé tel que lorsqu'on voudra se servir des sous-marins, les Amirautés soient paralysées par les officiers qui, dans les conseils, ne manqueront pas de dire qu'ils seraient alors considérés comme pirates ». Là encore, il y a l'exagération politique d'une conception qui, du point de vue juridique, ne peut être considérée comme fondée. Pour être complet il reste à dire que dès l'instant qu'un sous-marin fait une opération contre le commerce, il est présumé la faire en contravention avec les lois de la guerre, de sorte qu'il y a « présomption de piraterie ». Ainsi l'article 4 qui crée cette présomption cherche à faire reconnaître par les puissances signataires qu'il est pratiquement impossible d'utiliser les sous-marins à la destruction du commerce, sans violer, ainsi qu'il a

été dit au cours de la guerre 1914-18, les principes universellement reconnus par les nations civilisées. Or rien n'est plus faux. D'une manière générale, les Amirautes ont pris leurs précautions : avant de couler le bateau qu'elles avaient arrêté, elles ont eu soin auparavant de faire monter sur un autre navire les passagers ou l'équipage du premier. De cette façon les règles du droit de la guerre ont été respectées. Ainsi tombe d'elle-même l'assimilation proposée par le sénateur Root.

L'effet d'une telle mesure c'est qu'immédiatement toute autorité pourrait prendre compétence pour se saisir des criminels et que toute juridiction aurait non seulement le droit mais le devoir de les réclamer. Ce seraient alors toutes les nations du monde et non pas seulement les nations alliées qui, dans une guerre future, devraient se saisir des sous-marins, leur refuser l'accès des ports en les internant, même mettre la main sur leurs équipages et les juger dès l'instant qu'ils auraient pénétré dans un de ces ports. La guerre actuelle qui ensanglante le monde depuis 1939 nous montre bien toute l'exagération qui ressort des résolutions Root et de sa prétendue assimilation. Aussi la convention de Washington n'a-t-elle eu que le sort qu'elle méritait : celui de ne jamais entrer en vigueur.

De même, après la guerre de 1914-18 on a proposé d'interdire l'avion comme arme de combat et demandé des sanctions en cas de violation de cette prescription. C'est ainsi que Karl Strupp a posé la question de savoir si, dans le cas d'interdiction de guerre aérienne, il ne conviendrait pas de traiter en pirate celui qui violerait pareille interdiction. A juste titre, une pareille proposition n'eut pas de suite.

Sans aller jusqu'à assimiler les crimes dans la conduite de la guerre à la piraterie, il y aurait lieu de se montrer extrêmement sévère à leur égard. De pareils faits, réprouvés par la conscience morale de tout homme civilisé, ne sauraient rester impunis. Pella voudrait que ces délits militaires internationaux contre les lois de la guerre maritime fussent assimilés non pas à la piraterie universelle, mais

qu'ils fussent rangés dans la catégorie des faits de piraterie internationale qui, par sa nature même, présenterait toutes les garanties d'objectivité : « cette juridiction à créer, soit par exemple une chambre criminelle au sein de la Cour permanente de justice internationale de La Haye, devrait être appelée à connaître non seulement des crimes militaires internationaux assimilés à la piraterie par le traité de Washington, mais aussi tous les autres abus commis à l'occasion d'une guerre maritime et qu'on pourrait assimiler à la piraterie internationale et, par exemple, l'attaque et la destruction des bâtiments hôpitaux pour les empêcher de porter secours aux blessés, la destruction des navires neutres destinés exclusivement à des explorations scientifiques, géographiques, etc. ; l'attaque et les destructions des embarcations de pêcheurs neutres et innocents, l'attaque des navires naufragés... etc... »

L'emploi abusif de l'arme sous-marine peut, certes, constituer une entravé au commerce international, et mériter, en certains cas, une répression comme « crime dans la conduite de la guerre ». Il ne faut pas, par surcroît, y voir un acte de piraterie dont la conséquence serait de créer une compétence universelle individuelle là où il ne doit y avoir qu'une compétence à caractère vraiment international. Un tel fait étant de nature à compromettre l'ordre et l'harmonie qui doivent régner dans la vie internationale, sa répression doit être soumise à des conditions spéciales. Nous nous trouvons en présence d'une infraction tout-à-fait différente des infractions ordinaires ou même des infractions politiques. C'est dans ce sens que se sont développées, ces dernières années, un certain nombre de propositions très intéressantes. Comme Pella, M. A. de Geouffre de La Pradelle propose la reconnaissance d'une juridiction internationale, celle par exemple de la Cour permanente de justice internationale ou d'une Chambre spéciale créée dans cette Cour pour les crimes dans la conduite de la guerre. Les tentatives faites en vue de confier la répression des délits militaires internationaux à des juridictions nationales ont fait expérimentalement la preuve que la répression de ces

délits est dépourvue de toute garantie d'objectivité. Si les coupables sont déférés aux juridictions des pays auxquels ils appartiennent, il est fort probable qu'ils bénéficieront d'une quasi impunité, tandis que s'ils sont jugés par les tribunaux des Etats ennemis, il y aura sans doute présomption de partialité et lieu de craindre que ces tribunaux ne soient disposés à exercer une répression excessive. La création d'une juridiction criminelle internationale s'impose, malgré toute la difficulté qu'elle aurait d'accomplir sa future mission qui serait celle de faire régner les règles de droit et les principes de justice et d'humanité dans les relations si délicates des diverses nations entre elles.

SECTION III. — La Course

Au cours de nos développements précédents, nous avons pu affirmer que le commandant d'un sous-marin qui agit irrégulièrement engage encore la responsabilité de l'Etat dont il arbore le pavillon. Toujours en temps de guerre, il en sera de même pour le corsaire vis-à-vis de l'Etat pour lequel il fait la course et bat pavillon.

Mais qu'entendre par course ? C'est une entreprise faite par des particuliers, sous l'autorité d'une puissance belligérante qui, au moyen de navires armés en conséquence, a pour but de causer du dommage au commerce ennemi.

Historiquement les représailles ont leur origine dans la délivrance des « lettres de marque » ; quand des torts étaient causés à un Etat ou à ses ressortissants, le souverain lésé en sa personne ou en celle de ses sujets, délivrait des lettres de marque qui habilitaient tel ou tel navigateur à courir sus aux navires de tels pays, cause du dommage, et l'autorisaient à se payer avec la cargaison des navires saisis. Il faut signaler, comme l'a fait Démosthène, qu'il existait déjà dans les lois grecques anciennes une certaine disposition qui, d'une façon indirecte, est à l'origine de la course : le citoyen d'une ville grecque qui, dans une autre ville, avait souffert d'un déni de justice, pouvait obtenir par autorisation de son gouvernement le droit de représailles

sur mer, c'est-à-dire le droit de saisir les biens d'un concitoyen de son débiteur. Ces représailles étaient d'ailleurs l'occasion de véritables actes de piraterie. Bien plus tard les républiques de Gênes et de Venise usèrent tout particulièrement des lettres de marque. La guerre maritime est née de la multiplication de ces lettres qui, en s'étatisant, se transformèrent en course. Elles déclinerent à mesure que se développa la course ; et les dernières lettres de marque furent délivrées en 1776 par Louis XVI. Les corsaires étaient autorisés par les souverains à faire des actes de guerre pour le compte de ce souverain. Ils étaient considérés comme faisant partie de la force navale de l'Etat qui les avait commissionnés et ils étaient sous le commandement des autorités supérieures de la marine.

Anciennement la course se faisait en temps de paix comme en temps de guerre. De nos jours, le droit des gens ne l'admet plus que pendant la guerre et encore d'une façon très limitée. La course est d'ailleurs appelée à disparaître rapidement car plusieurs nations l'ont déjà condamnée pour des motifs d'humanité faciles à comprendre. En effet l'article 1^{er} de la déclaration de Paris du 16 avril 1856 proclame l'abolition de la course. Mais cette décision ne s'étend pas à tous les Etats civilisés et la course n'est abolie qu'au regard des Etats qui ont ou qui auront accédé à la convention de Paris. Pour les autres Etats l'abolition de la course n'est qu'un simple desideratum. Ni l'Espagne, ni le Mexique, ni les Etats-Unis n'avaient adhéré à la convention. Si l'abolition de la course a été reconnue plus tard par l'Espagne et le Mexique, il n'en reste pas moins que les Etats-Unis ainsi que les Etats nouvellement formés depuis 1856 et qui ne sont pas liés par la convention peuvent armer des navires en course, en cas de guerre maritime (1).

(1) Il est vrai que la pression de l'opinion publique a été si forte que ni les Etats-Unis ni l'Espagne, n'ont osé, en 1898, lors de la guerre hispano-américaine, ressusciter ce vieil usage. De même, lors de la première guerre mondiale de 1914-18, les Etats-Unis se sont abstenus de recourir à la course. D'autre part il semble bien que l'apparition de nouveaux Etats dans la communauté internationale entraîne avec elle

L'abolition de la course n'étant pas reconnue par tous les Etats, différentes hypothèses, bien théoriques du reste, peuvent se présenter et donner lieu à des difficultés qui doivent être succinctement envisagées ici :

1^o) Si une guerre éclate entre des Etats n'ayant pas accédé à la convention de Paris, ceux-ci sont entièrement libres de recourir à la course. C'est ainsi que de nombreux Etats établirent que la course constituait un droit pour les Etats du Sud, qui durant la guerre de Sécession s'étaient séparés des Etats du Nord avant l'adhésion de ceux-ci à l'abolition de la course dans le but d'obtenir des autres puissances qu'elles considèrent comme pirates les navires corsaires des Etats du Sud; ceux-ci ne pouvaient être considérés comme liés par cette adhésion.

2^o) S'il y a guerre maritime entre un Etat adhérent à la déclaration de Paris et un Etat non adhérent, le premier est en droit de recourir à la course au cas où son adversaire ferait emploi de ce moyen de guerre. Ce procédé est également justifié à l'encontre d'adversaires alliés dont certains ne sont pas adhérents à ladite convention. D'ailleurs la nécessité de l'unité des opérations l'exige.

3^o) Enfin si un conflit armé surgit entre des Etats qui ont tous adhéré à la convention, il semble que dans le cas où l'un d'eux aurait recours à la course, ses adversaires pourraient alors employer le même moyen à titre de représailles.

Il n'a jamais été bien facile de distinguer entre les corsaires et les pirates dans les temps reculés où la guerre publique ne s'était pas encore séparée de la guerre privée, et où l'attache de l'autorité publique n'avait pas encore été imposée aux particuliers pour armer des navires en course. La guerre navale n'était alors qu'une affaire de spéculation

l'obligation de se conformer à la situation internationale présente, et par conséquent, d'admettre l'abolition de la course qui, depuis 1856, est pour ainsi dire universellement reconnue. De nos jours, c'est en vertu d'une règle coutumière internationale que les Etats considèrent la course comme abolie.

commerciale. C'est ainsi que la piraterie n'a pas toujours été considérée comme un crime. Elle n'était, au contraire, dans les temps anciens, qu'un moyen d'existence pour certaines collectivités ou simplement une forme de la guerre privée, la forme maritime. La distinction entre la piraterie crime et la piraterie moyen de guerre apparut bien, il est vrai, dès l'antiquité et principalement au temps de l'Empire romain, quand les pirates ne furent plus considérés comme des ennemis (*hostes*), mais, comme des brigands ou des voleurs (*latrunculi vel praedones*). Néanmoins la notion de piraterie crime resta encore confuse dans les siècles postérieurs en raison de la subsistance d'une forme de piraterie considérée comme licite. C'est pourquoi, nous voyons dans l'histoire l'expression de pirate employée comme synonyme de corsaire, alors qu'aujourd'hui elles correspondent à des notions tout-à-fait distinctes. Toutefois le but immédiat de la course qui est la poursuite du lucre par l'emploi de la violence lui donne une grande ressemblance avec la piraterie. Et M. de Geouffre de La Pradelle de dire : « la course est une aventure de lucre en même temps que de combat. C'est le propre de la course de courir sus au commerce car le corsaire n'a d'autre rémunération que la prise. Le course donne à la guerre navale un caractère mercantile ».

C'est surtout en se plaçant au point de vue de l'immoralité que certains ont prétendu que l'institution de la course et le crime de piraterie ont le même fondement.

Selon Bluntschli notamment « la course n'étant que la piraterie organisée par un Etat, leur moralité est absolument la même ; l'une est la sœur de l'autre ; dans chacune des deux on s'empare sans grande utilité de la propriété d'autrui, en accompagnant le tout de massacres et d'incendies ; on voit d'ailleurs combien facilement on passe de l'une à l'autre, comment étant corsaire on devient aisément pirate éhonté ». Et Mancini de reprendre : « la course et les prises sont les hontes du droit maritime ». L'histoire nous fournit d'ailleurs la preuve évidente de cette immoralité ; c'est ainsi que l'expression de pirate et celle de

corsaire sont employées indifféremment dans la « Pragmaticque » d'Alphonse XIII, roi d'Aragon (1288). Dans certaines chroniques anglaises écrites au Moyen-Age, l'expression de « pirate » désigne tout simplement des particuliers qui armaient des navires anglais pour lutter contre les navires étrangers.

Ce qui fait également du corsaire un « pirate éhonté », c'est qu'il est séparé de l'armée de mer régulière et de la marine volontaire par des différences essentielles. En effet, tandis que le marin régulier est guidé par le sentiment du devoir et le désir de la gloire, le corsaire n'est poussé que par la soif du lucre. Le fait de choisir la course lui permet d'agir en toute tranquillité alors que la piraterie qui ne s'en différencie pas matériellement n'aurait pas permis une telle impunité. Tandis que les prises faites par les bâtiments de guerre réguliers sur les navires ennemis n'ont d'autre but que d'amoindrir leur force de résistance, celles qui sont faites par les corsaires leur sont attribuées la plupart du temps au lieu de revenir à l'Etat. Tandis que le soldat combat pour l'honneur, le corsaire se bat uniquement dans l'espoir de faire du butin à la suite de pillages organisés.

Pourtant on a déjà tenté d'établir certaines différences entre la course et la piraterie en prétendant démontrer que le corsaire se rapproche plutôt des « corps francs » recrutés pour défendre les territoires envahis par l'ennemi et ne s'apparente que très peu à la piraterie. Pourtant il semble plus juste d'affirmer que contrairement aux corsaires les corps francs ne poursuivent que les soldats de l'ennemi et non les biens de celui-ci ; que leur but est la défense du sol de la patrie envahie et non la soif d'amasser du butin.

Un rapprochement qui ne correspond pas davantage à la réalité des choses est celui que certains auteurs tentent de faire entre la marine volontaire et la course. En effet d'un côté nous aurons des officiers et des équipages enrôlés et équipés par l'Etat belligérant lui-même, et ayant, en majorité, la nationalité de cet Etat ; de l'autre côté, nous serons en présence d'individus différents, enrôlés par des arma-

teurs, selon les règles ordinaires du recrutement des équipages des navires de commerce.

Toutefois une différence essentielle, fondamentale, existe entre la course et la piraterie, et qui consiste en ce que le corsaire agit en vertu d'une commission, tandis que le pirate commet des actes incriminés pour son propre compte. Si la piraterie a pu parfois sembler présenter des points de contact avec la course maritime, ces contacts ne sauraient être que des contacts de fait et non de droit. La notion juridique de la course est essentiellement différente de celle de la piraterie. Quand le corsaire agit régulièrement il est impossible de voir en lui un pirate. C'est ce qu'a jugé notamment le tribunal de commerce de Bordeaux, en août 1863, repoussant la prétention des chargeurs du navire américain *Olive Jane*, coulé par le fameux corsaire sudiste, l'*Alabama*, au cours de la guerre de Sécession : « la piraterie se distingue par la manière dont elle procède ; le pirate est un écumeur de mer, forban de profession, s'attaquant indistinctement à tout ce qu'il rencontre. Telle n'est pas la conduite du commandant de l'*Alabama* puisqu'il ne détruit que la propriété des gens qu'il combat et qu'il doit respecter les neutres. L'abolition de la course a été proclamée en 1856, mais les Etats de l'Union sont restés en dehors de cette convention et ont entendu, en cas de guerre, conserver la plénitude de leurs droits en disposant de tous les moyens usités pour combattre et détruire leur ennemi. Dès lors, l'*Alabama* armé en guerre, portant le pavillon de la Confédération du Sud, faisant uniquement la guerre au profit du pavillon arboré à bord, ne saurait être considéré comme un pirate ». Du reste il y a toujours, par la lettre de marque, une responsabilité d'Etat qui vient cautionner les agissements du corsaire. Or nous savons que, ce qui caractérise la piraterie, c'est qu'il s'agit du manque de responsabilité internationale d'un Etat ; aucun Etat ne sera responsable du moment qu'on aura reconnu la piraterie ; ce qui fait que la notion de non responsabilité internationale d'un Etat pour l'acte du pirate s'incorpore à la définition même de la piraterie. D'autre part les corsaires

sont tenus de respecter les règles du droit de la guerre, tandis que les pirates n'observent d'autre règle que celle de piller dans les meilleures conditions et avec le maximum de sécurité. Aussi en supposant qu'un corsaire soit appréhendé par un navire ennemi, ne sera-t-il généralement pas traité plus durement que les prisonniers de guerre ordinaires ; saisis, les pirates sont jugés et punis par le capteur comme des criminels de droit commun. Enfin, tandis que les actes perpétrés par les pirates ont lieu aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre et sont dirigés contre n'importe quel navire, même contre les navires de la nationalité à laquelle les pirates prétendent ressortir ou battre pavillon, les corsaires ne commettent des actes de violence qu'en temps de guerre et ne combattent que l'ennemi de l'Etat qui délivre la commission. Ce n'est que très exceptionnellement qu'ils s'attaquent à des navires neutres.

Ainsi il semble bien établi que les corsaires ne peuvent jamais être traités comme des pirates et que leurs actes ne peuvent jamais constituer des crimes de piraterie ; c'est l'Etat qui les a commissionnés qui doit, en toute circonstance, supporter la responsabilité de leurs actes, même si ceux-ci sont dirigés contre des navires privés. Les corsaires agissent pour des buts politiques, après avoir reçu habilitation de leur Etat ; ce sont des marins de la marine de guerre, à bord de navires auxiliaires qui ont longtemps constitué une grande partie de la flotte de guerre d'un Etat. C'est ainsi qu'en France, on a fait appel à des corsaires comme Surcouf ou Jean Bart pour désorganiser les flottes ennemies. Néanmoins certains auteurs ont prétendu que la course peut dégénérer assez facilement en piraterie.

On a fait souvent figurer dans les cas de piraterie par analogie, en vertu du droit international, les faits de course irréguliers. Cette solution ne semble pas exacte. En effet, le corsaire qui agit irrégulièrement engage encore la responsabilité de l'Etat dont il arbore le pavillon et pour lequel il fait la course. Il ne deviendrait un véritable pirate que s'il courait sus à tous les navires sans égard à leur pavillon.

Internationalement, le bâtiment corsaire qui agit irrégulièrement engage la responsabilité de l'Etat qui lui a délivré les lettres de marque. On a dit — ainsi que nous le verrons plus loin — qu'il était possible, dans certains cas, de considérer des corsaires comme pirates, quand ils ont, par exemple, lettres de marque des deux belligérants ; ce cas mis à part, la course n'est pas une piraterie. Du reste, à moins que les deux lettres de marque, émanant de deux souverains différents, s'annulent, il y a toujours, par la lettre de marque, une certaine responsabilité d'Etat.

Suffit-il à un Etat d'appliquer les dispositions de sa législation interne — telles que celles indiquées à propos de la loi française de 1825 — pour se libérer de toutes responsabilités internationales du fait des actes irréguliers commis par le corsaire ? Nous ne le croyons pas. L'Etat qui a délivré les lettres de marque dont il a été fait mauvais usage, doit toujours être tenu des conséquences dommageables des actes irréguliers commis. C'est précisément, semble-t-il, pour se dégager de cette responsabilité que les Etats faisaient, au temps où la course était d'une pratique habituelle, figurer dans leurs traités des dispositions portant interdiction à leurs sujets réciproques d'agir comme corsaires contre les navires du pavillon de l'autre Etat contractant et stipulaient que « si une personne de l'une ou l'autre nation prend de telles commissions ou lettres de marque, elle sera punie comme pirate ». C'est en ce sens qu'est rédigé le traité du 27 octobre 1795 entre les Etats-Unis et l'Espagne, confirmé, à l'exception de quelques articles, par le traité de paix de 1819, article 14. De même, les instructions françaises du 30 janvier 1916 sur l'application du droit international en cas de guerre maritime sont ainsi conçues (article 117, alinéa 2) : « le capitaine, les officiers et l'équipage de tout navire armé en course par un gouvernement signataire de la déclaration de 1856, étant passibles des peines prévues pour le crime de piraterie, devront être considérés, non comme prisonniers de guerre, mais comme détenus, et être remis aux autorités françaises les plus proches pour être poursuivies conformément aux lois

de la République. » Or ces traités nous paraissent établir la responsabilité de principe de l'Etat du corsaire, responsabilité dont il ne peut se dégager qu'en vertu de stipulations conventionnelles. De même encore un traité d'extradition conclu le 26 octobre 1905 entre la République de Cuba et l'Espagne a considéré comme pirates : « les corsaires qui, en cas de guerre entre deux ou plusieurs nations se livrent à la course sans patente délivrée au nom de l'une d'elles, ou avec les patentes de deux ou plusieurs belligérants ».

Des auteurs comme Calvo, G. F. Martens, Ortolan, voient également un acte de piraterie dans le fait de course irrégulière. Ils ont admis que la course peut souvent dégénérer en piraterie ; les faits montrent en effet que les corsaires peuvent agir parfois d'une manière si abusive et si arbitraire, et dépasser tellement la commission qu'ils ont reçue, qu'il serait dangereux de leur conserver alors le privilège de belligérants. Les cas dans lesquels il peut y avoir passage de la course à la piraterie se répartissent sous trois catégories principales :

I. — Attaque sans commission, avec commission fausse ou sous faux pavillon.

II. — Attaque avec commission irrégulière à qui une ou plusieurs conditions essentielles de validité font défaut.

III. — Cumul de commissions.

Etudions donc le plus brièvement possible ces différents cas dans lesquels la course semble dégénérer en piraterie.

I. — *Attaque sans commission, avec commission fausse ou sous faux pavillon*

Ici nous nous trouvons en présence d'un acte qui mérite certainement d'être réprimé aussi sévèrement qu'un acte de piraterie. Pourtant nous ne saurions assimiler un tel acte à un cas de piraterie du droit des gens. En effet le corsaire qui agit sans commission, avec une commission fausse ou sous un faux pavillon, commet des actes de vio-

lence, certes, qui sortent pour ainsi dire du domaine de la course. Pourtant il s'agit là d'actes commis dans les circonstances exceptionnelles de guerre maritime et dirigés le plus souvent contre les navires de l'Etat ennemi du pays auquel ressortit le corsaire. Celui-ci, bien que ne respectant plus les lois et règles de la guerre, ne peut être considéré comme un pirate du droit des gens. Sinon ce serait permettre aux navires neutres de poursuivre les coupables et d'intervenir dans des questions qui, pourtant, doivent leur rester étrangères, surtout si le prétendu pirate s'est borné purement et simplement à attaquer un navire de l'Etat ennemi de sa patrie. Cependant certaines législations telles que la loi française de 1825 et l'Ordonnance espagnole de 1801 n'ont pas hésité à qualifier de piraterie les actes commis dans les circonstances que nous savons. Certains auteurs, notamment de Martens, Schmalz et Senly ont prétendu qu'il y avait piraterie si le corsaire poursuit les navires ennemis dans les mers territoriales de celui-ci ou même jusque dans ses fleuves. Si une pareille poursuite peut être assimilée à une attaque sans commission, on doit admettre, qu'en temps de guerre, un belligérant, en l'occurrence un corsaire, peut attaquer son ennemi dans tous les lieux ne relevant pas de la souveraineté d'un neutre ; d'autre part l'acte, ayant été perpétré dans un lieu relevant de la souveraineté d'un Etat bien déterminé, ne peut être assimilé à la piraterie.

II. — *L'attaque avec commission irrégulière à qui une ou plusieurs conditions essentielles de validité font défaut* constitue la deuxième hypothèse dans laquelle la course paraît dégénérer en piraterie. Les conditions de validité d'une telle commission ont trait :

- a) à l'autorité capable de délivrer la commission,
- b) à la situation de l'Etat contre lequel elle est délivrée,
- c) à la qualité de celui qui la reçoit,
- d) à la nature et à la durée de la commission.

Reprenons succinctement une à une ces différentes conditions essentielles de validité,

a) *Qui peut délivrer une commission ?*

Il est tout naturel que ce soit le gouvernement responsable de l'Etat intéressé. Mais parfois on ne peut savoir de façon précise quel est le gouvernement qui détient la souveraineté, comme il arrive en cas de guerre civile. Le fait s'est présenté pendant la guerre de Sécession d'Amérique ; le Président Lincoln en 1861 et le Secrétaire d'Etat Seward en 1863, décidèrent successivement que le parti révolté n'ayant aucune autorisation, ne détenant aucun port ou aucune partie de territoire, pourra être réputé pirate, et que les commissions délivrées par lui seront nulles. On admet en effet généralement que les révoltés qui détiennent une importante partie du territoire et qui exercent une certaine autorité, ne peuvent être considérés comme pirates et ont le droit de délivrer des commissions. Ainsi que nous l'avons déjà dit, les attaques de corsaires, commissionnés par un parti révolté, ne peuvent en aucun cas entrer dans la catégorie des actes de piraterie du droit des gens. Tout au plus sont-ce là des actes de « piraterie politique ». Tous ces actes se présentent en cas de guerre civile ou de guerre coloniale contre la métropole. Même quand un navire commissionné par l'un des partis en lutte attaque également des navires neutres, il ne peut être question de piraterie universelle. Sinon c'est permettre à l'Etat lésé quel qu'il soit de s'immiscer indirectement dans les luttes politiques intestines d'un autre Etat, ce qui peut parfois conduire à de très graves situations. Tout corsaire qui agit dans les limites de sa commission délivrée par un gouvernement révolutionnaire non reconnu mais ayant une autorité de fait indéniable, ne peut être poursuivi pour piraterie proprement dite.

Le premier ministre du Danemark a d'ailleurs consacré cette solution en 1793 à la suite d'une demande de l'Angleterre consistant à vouloir faire considérer comme pirates les corsaires français commissionnés par le gouvernement révolutionnaire. A cette demande il fut répondu « que le Danemark ne pouvait adhérer à la manière de voir de l'Angleterre, car il y avait en France une autorité de fait,

souveraine et compétente, pour délivrer des lettres de marque ; que d'ailleurs un gouvernement pouvait très bien exister, tout en n'étant pas reconnu par les puissances étrangères. »

Si la commission est délivrée par des personnes n'ayant plus aucune des prérogatives de souveraineté, telles que souverains détrônés, prétendants ou gouvernements renversés à la suite d'une révolution, il n'y aura qu'un simple cas de « piraterie politique » si les corsaires usent de ladite commission pour combattre le gouvernement ou le souverain actuel du pays ; par contre si, dans les mêmes circonstances, les corsaires se livrent à des actes de violence contre des tierces puissances, il semble qu'on puisse les considérer comme des pirates, étant donné qu'ils ont reçu leur commission de personnes ne réunissant plus les conditions requises par le droit international pour pouvoir déclarer la guerre ; en pareil cas, la commission n'étant reçue que des mains de simples particuliers et acceptée presque toujours par simple esprit de lucre, les actes de ces prétendus corsaires ne sont en réalité que des actes de piraterie universelle.

b) *Contre qui peut-on délivrer une commission ?*

Normalement la commission ne peut être délivrée que contre un Etat ennemi, la course n'étant concevable qu'en cas de guerre. Certains auteurs ont envisagé l'hypothèse — d'ailleurs peu pratique — d'une commission délivrée par un Etat contre un autre Etat non ennemi. Il en résultera une double responsabilité, celle de l'Etat commissionnaire et celle des individus qui l'ont exécutée, responsabilités qu'il conviendrait de faire apprécier par une juridiction répressive internationale.

Dans le cas normal mentionné plus haut, toute attaque de navires neutres par des corsaires pouvant invoquer le « droit de la guerre » ne sera pas considérée comme acte de piraterie.

c) Qui peut recevoir une commission ?

Un navire ne saurait être commissionné d'une manière légitime et régulière que par l'Etat auquel il appartient. On admet généralement qu'en cas de guerre, il y a interdiction pour les ressortissants des puissances neutres de prendre part à la course. Ainsi s'exprime la loi française du 10 avril 1825, article 7, en consacrant cette interdiction par la qualification de piraterie. Dans de nombreuses conventions également, les Etats contractants s'engagent à interdire à leurs ressortissants de recevoir des commissions d'une puissance en guerre avec un autre Etat signataire, alors qu'eux-mêmes observent une stricte neutralité. Tout contrevenant sera traité comme pirate. Mais tant qu'il n'y aura pas une convention réunissant tous les Etats civilisés, il ne pourra être question de piraterie universelle. De nombreuses législations, particulièrement les législations française et anglaise considèrent comme un cas de piraterie le fait pour un citoyen de recevoir des commissions contre sa patrie elle-même ou contre les alliés de celle-ci, de la part d'un pays en guerre avec elles. Or en pareil cas, c'est souvent « un mobile politique » qui a poussé le soi-disant pirate à agir ainsi. Dès lors, seul l'Etat auquel ressortit le pirate politique, pourra appréhender le coupable et le juger conformément à sa propre législation. En raison du caractère politique de l'infraction, il n'y aura pas lieu d'accorder l'extradition.

d) Quelle est la durée et la nature d'une commission ?

Ici deux cas peuvent se présenter : la commission peut être délivrée pour une durée déterminée ou, plus rarement, pour un temps indéterminé.

Dans le premier cas, doit-on considérer comme pirate le corsaire qui, bien que sa commission soit parvenue à l'expiration du terme, n'en continue pas moins à attaquer des navires ennemis ? Sans nous lancer dans les controverses doctrinales, nous pensons qu'une telle assimilation est exagérée surtout si l'on songe que c'est souvent par force

majeure que le corsaire se voit dans l'impossibilité de pouvoir obtenir la prolongation de sa commission. D'autre part un pareil cas devant être assimilé à celui du corsaire qui agit sans commission aucune ne saurait, nous l'avons vu, mériter le qualificatif de « piraterie du droit des gens ».

Mais si le corsaire continue son action après avoir eu connaissance de la conclusion de la paix, ou s'il ne tient pas compte de la révocation de la commission avant l'expiration du terme de validité, on ne peut douter qu'il commet purement et simplement, par ses attaques réitérées, des actes de piraterie proprement dite puisque c'est désormais le seul esprit de lucre qui le pousse, pensons-nous, à agir.

Quant à la nature de la commission, il faut la déclarer personnelle et non transmissible. Sinon, il pourrait en résulter de graves abus, un pirate pouvant rechercher une situation privilégiée en achetant très cher des commissions délivrées régulièrement à des corsaires. Un individu, agissant avec des commissions cédées par des corsaires, semble mériter la qualification de pirate, sauf toutefois dans le cas où la force majeure impose le changement de mains de la commission, par exemple en cas de mort du commandant du navire corsaire en pleine mer ; encore faut-il que le nouveau commandant qui a reçu la commission prévienne le plus tôt possible l'Etat pour le compte duquel il agit, s'il veut être considéré comme un corsaire régulier.

En général toute commission est limitée ; on entend par là qu'il faut considérer comme piraterie les actes de corsaires qui dépassent les limites de leur commission et même les cas dans lesquels ils ne se conforment pas rigoureusement aux instructions qui y sont contenues. De même il est possible de concevoir une commission dépourvue de modalités ou délivrée en blanc purement et simplement. De telles hypothèses ouvrent la porte aux plus dangereux abus puisqu'elles donnent naissance à un banditisme privilégié et reconnu ne s'expliquant que par l'esprit de lucre. Certains auteurs considèrent cependant qu'on est simplement en présence d'actes de piraterie par analogie qui ne sont punissables que par les Etats qui les condamnent dans

leurs lois propres ou dans des traités particuliers. Quant à nous, il semble que nous devons voir, dans des faits de ce genre, de véritables actes de piraterie du droit des gens, le corsaire se livrant à une véritable carrière d'indépendance et de liberté maritime pour piller les navires quels qu'ils soient.

III. — *Le cumul des commissions* est la dernière des hypothèses dans laquelle la course semble dégénérer en piraterie.

La coutume internationale constante, et tous les publicistes s'accordent unanimement pour ranger parmi les crimes de piraterie proprement dite les actes de déprédation commis par un navire ayant commission de différents Etats en guerre l'un contre l'autre. Ces deux commissions opposées sont directement en contradiction l'une avec l'autre. Un tel navire attaque indifféremment l'un et l'autre parti pour s'enrichir des dépouilles de tous les deux. Il n'a d'autre but que la spoliation. La loi française du 10 avril 1825 poursuit et juge comme pirate : « tout commandant de navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents ». Pourtant cette opinion ne semble pas être admise en Angleterre et dans certains autres pays. Quant à nous, nous estimons que, dans ce cas, le but du pillage est évident et qu'il n'y a aucun motif sérieux pour ne pas y voir un véritable acte de piraterie universelle.

Toutefois un cas plus délicat peut se présenter ; c'est celui du cumul de commissions délivrées par plusieurs Etats alliés. Il semble qu'une seule commission serait suffisante, vu l'unité des opérations conduites par les alliés, pour que le corsaire puisse accomplir normalement sa mission. Aussi certains auteurs, notamment de Martens, Wheaton et Leroy, ont prétendu que le corsaire qui pratique un tel cumul ne peut être animé que par l'esprit de lucre et mérite donc d'être considéré comme un pirate du droit des gens. Or nous pouvons répondre avec Fauchille et Ortolan que le corsaire se borne simplement à attaquer les navires des Etats qui sont en guerre avec les puissances alliées qui

lui ont délivré ces commissions ; celles-ci ne font que double emploi ou se complètent les unes les autres. Sans doute une sorte de synthèse des commissions s'impose, mais son défaut ne peut à lui seul faire considérer comme pirate le corsaire usant du cumul de commissions données simultanément ou successivement par plusieurs Etats alliés.

Quant à la question de la dissimulation des prises par les corsaires en vue de frauder l'Etat qui leur a délivré la commission, elle n'intéresse que les rapports particuliers entre l'Etat qui a délivré la commission et ceux qui l'ont reçue. De tels agissements étant postérieurs à la perpétration des actes de violence ou de déprédation ne sauraient, à eux seuls, faire dégénérer la course en piraterie. C'est un règlement de compte sans aucun rapport avec la piraterie proprement dite. Si des législations particulières punissent de tels faits comme délits spéciaux et les assimilent même à la piraterie, il ne saurait être question que d'une « quasi piraterie » qui n'a d'intérêt que pour les législations qui font ladite assimilation.

Ainsi, tous ces développements, nous ont permis de nous rendre compte que ce n'est qu'exceptionnellement que la course dégénère en piraterie universelle. Un tel examen peut d'ailleurs paraître bien inutile, la course étant devenue de plus en plus rare, même abolie par les Etats qui ont accédé à la convention de Paris du 16 avril 1856. Pourtant l'étude de la course présente un intérêt d'actualité ; elle est même d'une réelle importance pour l'avenir. Quand une guerre éclate, les Etats à armement réduit doivent recourir à tous les moyens pour augmenter leur puissance guerrière. C'est ainsi que sur mer, on aura recours à la marine volontaire et à la course. Aussi a-t-on pu constater que, lors de la guerre actuelle, et ce, dès les premiers mois de 1939, les Etats engagés dans le conflit, avaient transformé sans grandes dépenses des navires de commerce en une force belligérante destructive, destinée à la course. En particulier l'Allemagne qui, à la suite de la réduction des armements, n'avait pu constituer une flotte de guerre importante, n'a pas hésité à recourir à la course. C'est à

tort que les communiqués anglais et français déclaraient « pirates » les navires corsaires allemands qui opéraient dans le Pacifique. Ceux-ci ont joué et joueront sans doute encore un rôle important dans la grande bataille actuelle qui s'est engagée entre les forces de l'Axe et les Anglo-saxons.

Sans doute il y a lieu de ne pas confondre la course et l'armement de navires auxiliaires. Mais dans certains cas exceptionnels, les navires auxiliaires ne se différencient guère des navires corsaires, ne serait-ce qu'en raison de l'éloignement des points de ravitaillement et de refuge.

Si le corsaire ne saurait être assimilé à un pirate, il se pourrait qu'à de certains moments et en certains cas, des abus aient pour résultat de faire subir en temps de guerre au commerce des maux comparables à ceux qui se sont présentés dans certaines mers, notamment la Méditerranée, par l'effet de l'attitude de quelques Etats, tels les Barbaresques auxquels nous devons consacrer une dernière étude en examinant le délicat problème que pose « l'Etat pirate ».

SECTION IV. — L'Etat pirate

Un Etat peut-il être pirate ? Telle est la question qui s'est déjà posée aux vieux auteurs du droit des gens. A ce moment la piraterie était très répandue, elle infestait notamment la Méditerranée et les Etats barbaresques la pratiquaient d'une manière constante. L'Etat qui, en temps de paix, se livre à des actes de force, même s'il prétend qu'il est en guerre perpétuelle, ce qui était le cas des Barbaresques, est assurément répréhensible au point de vue du droit international. Mais commet-il un acte de piraterie ? Les opinions sont, sur ce point, extrêmement partagées. S'il n'y a aucune difficulté à reconnaître que les personnes physiques peuvent être sujets de l'infraction de piraterie, il n'en est pas de même en ce qui concerne les Etats. Toute la difficulté réside dans le fait de savoir, si

dans l'état actuel des principes du droit, il est possible de concevoir l'existence juridique d'un Etat pirate.

Un certain nombre de publicistes, spécialement Halleck, Hyde, de Lapradelle et Politis, estiment que ce qui constitue la piraterie c'est en définitive la perpétration d'actes de violence illégitimes, dirigés indistinctement contre les bâtiments de toutes les nations. Or de pareils actes peuvent se concevoir aussi bien de la part d'un Etat opérant directement ou indirectement que de la part de particuliers agissant de leur propre initiative. Les attaques des Barbaresques contre tous les navires de la Chrétienté, sans distinction de l'état de guerre ou de l'état de paix, contrairement à toutes les règles du droit des gens, étaient des actes de déprédation ; les gouvernements de ces peuples faisaient d'autre part leur principale ressource des produits de cette déprédation ; de telle sorte qu'on peut dire que c'étaient des gouvernements organisant la piraterie sous leur pavillon. Sans doute, disent les auteurs qui soutiennent cette théorie, en fait, il sera rare qu'un Etat commette ou autorise des actes de piraterie. Mais la chose n'est pas — théoriquement du moins — impossible. Ces cas pratiques des Etats de la Régence Barbaresque qui se sont livrés jusqu'au commencement du xix^e siècle à de véritables actes de piraterie, montrent qu'un Etat peut, non seulement tacitement, mais même ostensiblement encourager la piraterie. S'il fallait admettre qu'il n'y a pas de piraterie lorsqu'un Etat s'en déclare responsable, on arriverait, ainsi que le remarquent MM. de Lapradelle et Politis, à une conséquence qui bouleverserait de fond en comble le régime traditionnel de la piraterie, puisqu'il suffirait à l'Etat d'un pirate d'assumer la responsabilité de son crime pour l'empêcher d'être justiciable d'aucun autre, ce qui remplacerait la « dénationalisation forcée » des pirates par une « dénationalisation facultative ».

C'est ainsi que Sir William Scott dans l'affaire de l'*Helena* en 1801, et le Dr Lushington, dans l'affaire des pirates du *Magellan* en 1853, ont admis que la commission d'un Etat ne faisait pas obstacle à l'existence de la piraterie : « même un Etat indépendant peut, dans mon opinion, a dit le juge

Lushington, être capable d'actes de piraterie. Qu'étaient les tribus de Barbarie des vieux temps ? Que sont à l'heure actuelle beaucoup de tribus d'Afrique ? Je sais qu'il a été dit qu'un Etat ne peut être pirate, mais je ne suis pas disposé à adhérer à ce dictum comme proposition universelle ». Dans la plupart des écrits, même dans quelques textes de lois et de traités, on remarque que les gouvernements organisant le brigandage sous leur pavillon étaient qualifiés sans hésitation de pirates. Les partisans de la théorie de l'« Etat pirate » reconnaissent toutefois qu'il existe une différence entre un acte de piraterie accompli par un simple particulier, de sa seule initiative, et un acte de piraterie commis par un Etat ou avec son autorisation ; dans ce dernier cas, non seulement le bâtiment pirate pourra être saisi comme dans le premier par les navires de toutes les nations, mais celles-ci pourront encore agir en responsabilité contre l'Etat lui-même. Ainsi les auteurs comme Fauchille, Hyde, de Lapradelle et Politis, Lushington, Stiel et Halleck font valoir à l'appui de leur thèse que si l'on n'admettait pas la théorie de l'« Etat pirate » certains Etats pourraient impunément assumer la responsabilité des crimes de leurs pirates nationaux. Ils invoquent surtout l'état de fait et montrent que, comme les Etats barbaresques, dans le passé, certains Etats pourraient, dans l'avenir, se livrer en temps de paix à des pratiques contraires aux principes de la morale internationale.

Or ces auteurs qui reconnaissent l'existence de l'« Etat pirate » semblent n'apporter en faveur de leur thèse, que des arguments incomplets et non décisifs. Bynkershoeck, dans ses « questions de droit public », consacre plusieurs pages à l'examen de la question de savoir si les Barbaresques de l'Afrique étaient des pirates. Il se refuse à les qualifier ainsi par le motif que ces peuples formaient des cités, avec une demeure fixe, où ils avaient la souveraineté ; qu'on était tantôt en paix, tantôt en guerre et qu'on faisait des traités publics avec eux comme avec les autres nations ; qu'enfin, s'ils étaient plus soucieux de leurs intérêts, que de l'observation des traités, si l'on ne pouvait obtenir d'eux

cette observation au plus haut degré, chose qu'on exigeait ou qu'on exige en vain des autres peuples, si même ils agissaient plus injustement que tous les autres, ils ne perdaient pas pour cela le titre et le droit d'Etats souverains. En outre la grande majorité des auteurs estime que le caractère essentiel de la piraterie est de courir les mers de sa propre autorité et pour son propre compte, sans y être autorisé par le gouvernement d'aucun Etat : « l'absence de toute commission d'un gouvernement responsable, a dit spécialement Geffcken, est le signe caractéristique de la piraterie ». D'où cette double conséquence que les navires privés peuvent seuls être coupables d'actes de piraterie et qu'un Etat ne saurait jamais être un pirate. Ainsi se prononcent notamment Wheaton, Oppenheim et Lawrence. Enfin, si l'on tient compte de la responsabilité pénale des personnes morales, un Etat ne saurait jamais être considéré comme pirate parce que, d'après la doctrine classique, il ne peut pas être sujet d'infraction pénale. L'Etat est une personne morale qui agit par ses représentants. Il constitue une « fiction », une création artificielle privée d'individualité. Or on ne saurait oublier que la répression n'a en vue que des êtres réels. La théorie romaine de la fiction « *societas delinquere non potest* » permet en effet de soutenir que les Etats ne sont pas capables de commettre des infractions. Ceci est peut-être le vrai motif juridique que l'on puisse opposer à la reconnaissance de l'Etat pirate. Si donc, il peut arriver qu'en fait un Etat pratique la piraterie, il ne pourra, en droit, en être déclaré responsable.

Ces controverses doctrinales sont la meilleure preuve de l'immense difficulté qu'on éprouve en étudiant le problème de l'« Etat pirate ». Pourtant la véritable question n'est pas de savoir si la piraterie peut ou non être organisée ou simplement tolérée par un Etat, mais si cet Etat peut être, dans ces hypothèses d'organisation ou de tolérance d'actes de piraterie, considéré comme pirate. Pratiquement cela revient à savoir si la répression des actes de piraterie commis par les autorités d'un Etat ou sur son ordre, peut être effectuée par n'importe quel Etat de la communauté inter-

nationale, sans que l'un ou l'autre de ces Etats se trouve, s'il veut agir, dans la nécessité de se plier aux règles de la belligérance. C'est en effet poser le problème sur un terrain théorique que d'y voir simplement, comme le fait Pella, un aspect de la responsabilité pénale des personnes morales. Pella, sans contester la valeur des arguments fort différents qui ont été présentés jusqu'à ce jour pour résoudre le problème de l'Etat pirate, pense qu'ils ne constituent pas une démonstration directe et décisive. Pour lui, l'essentiel, c'est d'établir la possibilité pour un Etat d'être sujet d'infractions. Il s'appuie, pour le faire, sur différents arguments qui ont trait à la personnalité juridique de l'Etat et à la reconnaissance de cette personnalité internationale de l'Etat. Si, s'appuyant sur de telles bases, Pella estime que l'existence juridique de l'Etat ne saurait plus être contestée, il doute des conséquences pratiques que cette reconnaissance peut présenter. Toute la question nous paraît en effet tourner autour d'un point unique, à savoir si les actes, accomplis par un Etat ou sur son ordre, ou pour son compte, peuvent être tenus pour actes de piraterie, au sens propre du terme, et, par conséquent, donner lieu de la part des autres Etats aux réactions autorisées contre la piraterie. Les précédents indiqués dans l'affaire du *Huascar* et du *Crete-à-Pierrot* prouvent que la pratique internationale autorise une répression énergique et ce, sans belligérance.

D'ailleurs la question de l'Etat pirate devient encore plus délicate si l'on suppose un Etat donnant l'exemple de l'encouragement à la piraterie, en laissant ses navires de guerre eux-mêmes commettre, en temps de paix, des actes de violence ou de déprédation contre les navires des autres nations. En effet, ces navires étant des bâtiments de guerre, ne sauraient être considérés comme coupables de piraterie, puisque, dans l'état actuel des principes du droit international, seuls les navires privés peuvent être considérés comme tels. Il faudrait donc que la victime se bornât à demander des réparations et des indemnités à l'Etat coupable. Il est hors de doute que la répression laisse intacte

cette question difficile de la réparation civile. Pour y répondre il est nécessaire de faire une distinction.

S'il s'agit d'insurgés, la réparation semble impossible à obtenir dans le cas où l'insurrection ne viendrait pas à triompher. Tant qu'ils constituent un Etat virtuel ou potentiel, les insurgés échappent à l'incrimination de piraterie, la reconnaissance de belligérance leur étant accordée. C'est en effet seulement si l'insurrection dure un certain temps et qu'un gouvernement régulier se constitue, qu'il sera possible de lui demander des comptes. Si l'insurrection échoue, le gouvernement légal se gardera bien d'accepter de fournir réparation. Ainsi a jugé le 14 janvier 1920 le tribunal fédéral suprême.

Si au contraire il s'agit d'actes commis par un gouvernement reconnu, une grave question de compétence se posera et dressera de sérieux obstacles devant une demande de réparation. La demande en réparation et indemnité n'est en général qu'un recours dépourvu de toute efficacité, d'abord parce que l'Etat qui a agi ainsi se refuserait probablement à payer les indemnités réclamées, et de plus, parce que laisser le jugement des coupables au soin de ce même Etat, aboutirait, en fait, à leur assurer l'impunité. On peut mesurer toute la difficulté de la question en examinant une affaire entre bien d'autres, celle du navire *Costi*.

Voici quels étaient les faits : le gouvernement soviétique, par l'intervention de gens cachés à bord, s'était emparé en haute mer du navire *Costi*, battant pavillon égyptien et appartenant à « The National Navigation Cy, of Egypt ». Le navire fut conduit à Odessa, et là, par décision du tribunal soviétique de cette ville, le 2 septembre 1927, il fut confisqué après reconnaissance de son identité avec le navire *Inkerman* et déclaration d'illégalité des actes par lesquels ce bateau avait été soustrait à la flotte soviétique. En représailles, le 29 octobre de la même année, la Compagnie pratiquait saisie conservatoire à Alexandrie sur deux vaisseaux soviétiques commerciaux, le *Korsk* et le *Tchitchérine*. Mais le 8 novembre suivant, la main-levée fut prononcée ; et le Président du tribunal mixte de première ins-

taunce d'Alexandrie de s'exprimer en ces termes, dans son ordonnance de référé : « le fait pour un gouvernement de s'emparer par force, en haute mer, à l'aide de gens cachés dans les cales, d'un navire étranger prétendument soustrait à tort à la flotte dudit gouvernement, constitue essentiellement l'exercice de pouvoirs souverains d'Etat ; et il en est de même de la décision du tribunal de gouvernement confisquant le navire et le restituant à la flotte du gouvernement ». Il est incontestable qu'une telle décision, bien qu'approuvée et suivie par de nombreux auteurs, illustre à merveille tous les inconvénients que peut présenter une semblable doctrine.

Il semble que l'existence d'un tribunal international compétent pour de tels cas résoudrait peut-être des difficultés de compétence de ce genre. Dans la pratique donc, le problème de l'« Etat pirate » ne pourra être résolu que si, conformément aux différents vœux votés en 1925 par l'Union interparlementaire (conférence de Washington), en 1926 par l'Association internationale de droit pénal (Congrès de Bruxelles) et par l'International law association (Congrès de Vienne), la compétence répressive est attribuée à une Cour criminelle internationale créée à cet effet. Pella propose d'attribuer tout simplement la compétence à la Cour permanente de justice internationale de La Haye. Cette juridiction, devant laquelle devraient être immédiatement traduits les coupables, aurait pour mission de rechercher si un Etat est responsable et quelles sont les sanctions internationales qu'il conviendrait de lui appliquer pour avoir organisé ou même simplement toléré la piraterie pour son compte. Pourtant, pour être reculée, la difficulté n'en subsisterait pas moins ; elle se présenterait en dernière analyse sur le plan de l'exécution matérielle. Certains auteurs se sont d'ailleurs très bien rendu compte de cette difficulté, Hall notamment qui déclare : « une définition satisfaisante de la piraterie doit expressément exclure les actes par lesquels l'autorité de l'Etat ou d'une autre société politique n'est pas ouvertement ou implicitement répudiée. »

En réalité, il n'est pas douteux qu'un Etat puisse se

conduire comme un pirate et accomplir des actes qui, s'ils étaient faits par des individus non couverts par une autorité politique et agissant de leur propre initiative, seraient incontestablement des actes de piraterie proprement dite. Actuellement il y a une carence du droit international pour obtenir réparation, carence dont souffrent les particuliers victimes d'actes de piraterie commis par des Etats. Mais rassurons-nous, en pensant que de tels actes ne se rencontrent pour ainsi dire plus et que l'époque des Barbaresques ne renaîtra sans doute jamais.

CONCLUSION

On voit ce qu'il faut penser de la piraterie par analogie, que sa source soit la législation interne ou une convention. La terminologie usitée dans les lois ou actes de droit interne ne saurait servir de guide pour qualifier d'actes de piraterie certains faits qui n'ont rien de commun avec la piraterie « *jure gentium* ».

Pourquoi certains auteurs ont eu recours à cette méthode d'assimilation ? Tout simplement pour assurer une répression pénale plus sévère. En effet nous avons pu constater que la qualité de pirate entraîne la juridiction de l'Etat capteur à l'égard du pirate. La fiction de « dénationalisation » lui retire tout droit à la protection diplomatique. Si donc les Etats voulaient étendre d'une manière plus ou moins abusive leur juridiction à l'encontre de navires ayant effectivement la nationalité d'un autre Etat et s'étant livrés à tels ou tels actes, ils devaient recourir au moyen tentant qui s'offrait à eux : « l'assimilation à la piraterie ». Ces Etats ont toujours procédé de la même façon, consistant à tenter de faire admettre l'assimilation à la piraterie du fait délictueux dont il s'agissait. Notamment cette méthode « d'assimilation à la piraterie » a été très employée par la Grande-Bretagne qui a vu en elle un procédé de technique juridique destiné à soustraire l'auteur de certains actes à l'action de ses autorités nationales. Si la Grande-Bretagne a suivi cette ligne de conduite avec une patience et une ténacité toujours égales, c'est qu'en plus du désir sincère

d'obtenir la répression internationale de certains délits, comme la traite des noirs, elle était guidée par des considérations d'ordre pratique et intéressées. Ayant une marine très forte elle pensait accroître son prestige naval et donner à sa marine une puissance effective nouvelle en procédant à des actes d'autorité, tels que les droits de visite et de police à l'égard de navires battant pavillon étranger.

D'autres Etats se sont, au contraire, constamment opposés à cette notion type permettant d'étendre la répression. La France notamment a toujours combattu les prétentions anglaises voulant faire admettre cette extension de la notion de piraterie. La politique traditionnelle de la France a en effet toujours été de limiter le plus possible l'action du capteur. Si elle reconnaissait le droit à la simple vérification de la nationalité réelle du navire suspect et même, au besoin, à la constatation de l'infraction, elle n'a jamais cédé sur le principe fondamental du maintien de la juridiction des autorités nationales du délinquant pour la répression des faits dont celui-ci était accusé. Bien qu'admettant fréquemment l'enquête au pavillon, la France s'est montrée beaucoup moins disposée à subir la perquisition ; elle ne voulait à aucun prix que sa flotte de guerre se trouve dans une situation d'infériorité manifeste vis-à-vis de la marine britannique.

Cette manière large d'entendre la piraterie n'est qu'une déformation de la véritable notion de piraterie qui restera toujours le fait « de courir sus les navires dans un esprit de lucre et d'appropriation ». En étendant la qualification de piraterie à d'autres faits qui n'étaient pas intrinsèquement et juridiquement de même nature que les faits dénommés piraterie, les Etats faisaient cette déformation abusive dans le but principal de les soumettre à un régime de répression universelle. Cette tendance à l'universalisation de la répression, que manifeste surtout la doctrine pénale contemporaine, semble en quelque sorte avoir trouvé son écho, encore bien faible du reste, dans les propositions faites pour la répression de la traite des femmes et des enfants, du trafic de substances stupéfiantes, du faux-mon-

nayage... etc..., et dans les travaux entrepris dans quelques-uns de ces domaines par la S.D.N. Cette curieuse tendance à couvrir les actes les plus divers d'un nom particulièrement odieux afin, non seulement d'assurer le développement de la répression, mais encore de soulever l'indignation universelle, est indiscutablement exagérée. M. Matsuda lui-même, dénonce très clairement dans son rapport une des causes qui ont obscurci la notion de piraterie : « la confusion des opinions au sujet de la piraterie provient du fait qu'on n'établit pas une distinction nette entre la piraterie du droit des gens et celle qui est du domaine des lois et traités particuliers de certains Etats ». Il lui semble, en conséquence, nécessaire d'établir une définition précise de la piraterie applicable à tous les Etats au nom du droit international général. C'est seulement pour cette piraterie proprement dite qu'on doit être d'accord pour admettre l'universalité de la répression. L'« assimilation à la piraterie » n'est qu'un procédé de technique juridique déformant la véritable notion de piraterie.

LES DIFFÉRENTS PROJETS DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

CONCLUSION GÉNÉRALE

La piraterie, désolant les mers qui sont le principal trait d'union entre tous les peuples du monde, est sans doute le premier délit international dont le péril a provoqué la formation entre les Etats d'une sorte de Ligue du Bien public. Puis ce fut la traite des esclaves. Aujourd'hui la télégraphie transmettant les nouvelles en quelques minutes, d'une extrémité à l'autre de la terre, c'est la rupture des câbles sous-marins qui intéresse tous les Etats civilisés. Toutefois, depuis le développement de la télégraphie sans fil, les câbles sous-marins semblent n'avoir qu'un rôle secondaire et subsidiaire. L'Etat qui réagit pénalement contre une infraction de ce genre, même si l'agent tombé entre ses mains est étranger, même si l'infraction a été commise au loin, défend en même temps qu'un intérêt qui lui est propre, un intérêt commun aux autres Etats. La piraterie surtout est une de ces manifestations variées de cette « criminalité universelle » que Voltaire savait opposer déjà, en termes lapidaires « aux délits de temps et de lieu ». La poursuite des pirates est d'un intérêt général pour l'humanité. On pourrait d'ailleurs en dire autant de certains actes qui ne sont pas érigés partout en crimes ou délits, et l'imagination criminelle des malfaiteurs est si féconde que, suivant toute apparence, on en pourrait signaler un grand nombre d'autres.

Il est certain qu'un grand nombre de problèmes qui ont fait l'objet de notre étude ne pourront trouver leur solution que dans un avenir plus ou moins éloigné. Si la répression de certains actes de piraterie internationale ne sera assurée que lorsqu'il y aura de créée une juridiction criminelle internationale, il n'en reste pas moins vrai que la question de la répression de la piraterie proprement dite peut être tranchée par une convention internationale, dans l'état actuel des principes du droit international public et du droit pénal.

A cet effet, de nombreux projets de dispositions concernant la répression de la piraterie universelle ont été faits. Il nous suffira d'indiquer les principaux d'entre eux.

La piraterie a été inscrite par le Comité d'experts pour la codification progressive du droit international dans les « matières de droit international dont la solution par voie d'entente internationale paraîtrait la plus souhaitable et réalisable ». Le Comité a fait figurer dans la liste la question suivante : « si et dans quelle mesure il serait possible de prévoir dans une convention internationale les dispositions propres à assurer la répression de la piraterie ». Un rapport a été présenté sur ce point par M. Matsuda en 1926, au nom du Sous-Comité institué à cet effet et qui comprenait outre M. Matsuda, M. Wang Chung Hui (1). Finalement, la question de la piraterie a été écartée du programme de la conférence de codification pour les raisons ci-après mentionnées, dans un rapport de M. Zaleski au Conseil de la S.D.N., en date du 13 juin 1927 : « on peut se demander si la question de la piraterie présente, dans l'état actuel du monde, un intérêt véritablement suffisant pour en justifier l'insertion dans le programme de la conférence. C'est là sans doute une question qui ne présente pas un intérêt pour l'ensemble des Etats et dont l'étude ne saurait en aucune manière être considérée comme urgente. D'autre part, les réponses envoyées par certains gouvernements sur ce sujet indiquent que la conclusion d'un accord universel

(1) Voir le texte du projet en ANNEXE.

présenterait des difficultés ». De fait, le rapport Matsuda, ayant été soumis au Gouvernement et la plupart des Etats ayant pourtant reconnu l'utilité d'une convention internationale sur la piraterie, provoqua des réponses très diverses. C'est ainsi que le Gouvernement espagnol est d'avis que le projet a pour conséquence de restreindre plus que de raison le droit de visite et de capture, parce que ledit projet accorde ce droit uniquement à l'égard des navires dont les actes de piraterie sont patents ou, à l'égard des navires suspects. Or, observe le Gouvernement espagnol, il y a lieu aussi de prendre des mesures de sécurité à l'égard des navires qui, armés pour la piraterie, n'ont pas encore eu l'occasion de la commettre. Mais la réponse la plus significative est celle fournie par le Gouvernement roumain pour qui tient la plume M. le Professeur Vespasien Pella. Celui-ci accepte la disposition suivant laquelle seuls des navires privés puissent commettre des actes de piraterie. Mais aux navires, il voudrait ajouter les aéronefs privés car une piraterie, au moyen d'hydravion est dans les possibilités. De même pour le droit de poursuite et de capture accordé aux bâtiments de guerre, le professeur roumain demande de nouveau l'assimilation aux bâtiments de guerre des aéronefs et des corps d'armée insurgés, opérant dans les lieux ne relevant d'aucune souveraineté déterminée. Enfin il trouve critiquable la dernière partie du texte de l'article 6 qui reconnaît au commandant du navire capteur la compétence pour juger les pirates. Il voudrait que le commandant du navire de guerre jouât simplement le rôle d'officier de police judiciaire, le commandant n'ayant le droit de juger que dans des cas exceptionnels.

Ainsi, cette question de la répression de la piraterie, qui, très importante jadis, le devient de moins en moins à l'heure actuelle, n'en demeure pas moins délicate. Aussi dans la pensée que la question de la piraterie pourrait être à nouveau inscrite au programme d'une prochaine conférence de codification du droit international, le Research Committee américain lui a consacré une étude approfondie ; sur le rapport de M. Joseph W. Bingham, un avant-

projet a été examiné par l'Advisory Committee, c'est-à-dire le Comité consultatif de cette organisation, en février 1931. Bien que cet avant-projet soit purement provisoire, il a paru intéressant de le mentionner. Tout comme le projet établi par le sous-comité du Comité d'experts à la S.D.N. pour la codification du droit international, il constitue une utile contribution pour fixer la véritable notion de piraterie.

Nous nous rendons compte que pour résoudre le problème de la répression de la piraterie par voie d'entente entre Etats civilisés, il faut procéder avec beaucoup de prudence et de circonspection. Nous ne devons pas nous dissimuler les difficultés que rencontre aujourd'hui la réalisation de l'œuvre si complexe et si délicate à la fois de la codification du droit international. Pourtant nous sommes heureux de constater que, sur mer, le crime international est assuré de la répression par l'exercice d'une compétence universelle. Un jour viendra sans doute où tout crime international, quel qu'il soit, étant considéré comme une atteinte aux droits fondamentaux de l'humanité, sera l'objet d'une répression internationale à laquelle, en l'absence d'un tribunal international, les tribunaux internes de toutes les nations seront appelés à coopérer.

On conçoit très bien, par exemple, que le « crime dans la conduite de la guerre », lorsqu'il prend un certain caractère de gravité soit porté au tribunal d'une autre nation que la nation du belligérant auteur du crime, ou la nation de la victime du crime. La meilleure procédure est celle qui saisit du crime international une juridiction internationale. En ce qui concerne la piraterie, il n'y a pas, dans l'état présent du droit, de juridiction internationale appelée à connaître de ce crime international. Pourtant si l'on considère que la répression universelle par l'une quelconque des juridictions internes, au nom de l'ordre international troublé, constitue une phase intermédiaire entre le jugement interne et le jugement international du crime international, on peut dire que ce stade de transition et de progrès se trouve accompli dès l'origine même des premières relations

maritimes, grâce à la répression universelle, par tous les tribunaux internes, du crime international de piraterie.

En s'inspirant de l'idée générale qu'est « la lésion d'un intérêt humain » peut-être arrivera-t-on, dans l'avenir, à aboutir à une protection organisée des biens dont l'usage est commun à tous les hommes, tels que le télégraphe, le téléphone, les câbles sous-marins, et des valeurs immatérielles qui sont le patrimoine moral de l'humanité et dont la destruction provoque un sentiment de réprobation universelle, telles que la traite des noirs, des femmes, des enfants, le trafic des publications obscènes et des boissons toxiques. La répression d'atteinte à de tels biens et à de telles valeurs est, de nos jours, assurée par les différentes juridictions internes. A ce propos M. de Bustamante, professeur de droit international à l'Université de La Havane, juge à la Cour permanente de justice internationale, donne à l'article 309 de son projet de Code de droit international privé, la rédaction suivante : « La piraterie, la traite des nègres et le commerce des esclaves, la traite des blanches, la destruction ou la détérioration de câbles sous-marins et les autres délits du même caractère contre le droit international, commis en haute mer, dans l'air libre et en territoires non encore organisés en Etats, sont châtiés par l'auteur de la capture conformément à ses propres lois pénales ». Il s'agit bien ici de délits et de crimes internationaux, c'est-à-dire commis hors des limites géographiques de la souveraineté d'un Etat ou plus exactement hors de la juridiction nominale ou effective de tout Etat dans le désert, sur mer ou dans l'air.

D'ailleurs en ce qui concerne les faits de piraterie qui nous intéressent ici tout particulièrement, il faut bien reconnaître que ceux-ci tendent heureusement de nos jours à devenir de moins en moins fréquents. Pourtant les navigations maritimes et aériennes font penser à un nouveau danger, celui d'une « future piraterie sous-marine ou aérienne ». Les facilités de fuir et de se soustraire à une saisie éventuelle rendraient cette sorte de piraterie extrêmement redoutable.

La piraterie sous-marine ayant fait l'objet d'une étude suffisamment détaillée sous la rubrique « le crime dans la conduite de la guerre », nous bornerons là nos commentaires. Par contre, quelques développements sur la « piraterie aérienne » s'imposent, si nous voulons véritablement vivre avec notre époque. Un tel cas de piraterie peut, en effet, fort bien se présenter. L'aéronef coupable de ce crime dans l'air, au-dessus de la mer libre ou au-dessus des territoires sans maître, pourra alors être soumis à une législation étrangère. Tout comme les navires, les aéronefs commettant des actes de piraterie seront l'objet d'une répression universelle ; tous les Etats sans distinction pourront exercer ce droit de police par le moyen de leurs aéronefs militaires ; ils ont en effet intérêt à rendre efficace la sûreté de la navigation aérienne et à débarrasser l'air libre de pirates éventuels. L'aéronef pirate, tout comme le navire pirate, pourra être l'objet d'une découverte, d'une poursuite et d'une capture ; seuls les procédés mis en œuvre pour parvenir à de telles fins étant différents et donnant le plus souvent des résultats fort peu appréciables.

Tout d'abord il peut être procédé à une enquête ou à une vérification du pavillon de tous les bâtiments aériens rencontrés par les aéronefs militaires d'un Etat quelconque ; cette mesure a pour but de s'assurer de la nationalité d'un aéronef et de son droit à arborer le pavillon de tel ou tel pays ; si elle est très utile, elle n'en demeure pas moins difficile à réaliser car l'air est un élément qui ne permet pas facilement, du moins dans l'état actuel des choses, d'aller d'un aéronef dans un autre quand l'un et l'autre sont en vol. Pourtant on conçoit fort bien qu'il est très possible de se transmettre des messages et des signaux, avec ordre intimé à l'aéronef suspect de suivre l'aéronef militaire qui effectue la police. En cas de refus de faire connaître son identité et de suivre l'aéronef militaire, force serait pour ce dernier de tirer pour détruire l'aéronef suspect. Cependant une semblable mesure ne paraît guère admissible en temps de paix ;

Pour ce qui est de la poursuite, celle-ci deviendrait extrê-

mement périlleuse et difficile, la vitesse d'un appareil et la virtuosité de son pilote étant les facteurs principaux d'une fuite rapide et sûre

Les mêmes difficultés se présenteraient en ce qui concerne la capture de l'aéronef pirate. Le meilleur moyen semble être la capture à l'atterrissage. Quant à la compétence et au jugement, il semble que les passagers de l'aéronef ainsi capturé deviendraient soumis à la législation de l'Etat auquel appartient l'aéronef capteur. Les mêmes règles que nous avons indiquées pour la piraterie maritime se retrouveraient ici, et ce, pour les mêmes raisons. Ainsi toutes les nations auraient intérêt à se prêter un mutuel appui pour tout ce qui serait susceptible de rendre efficace la vigilance en ce qui touche la sûreté de la navigation.

Toutefois il semble bien que ce problème de la piraterie aérienne soit plus théorique que réel, et que dans l'état présent de la navigation aérienne il ne corresponde à aucune réalité. Pourtant, vu le développement de l'industrie aéronautique et du nombre des appareils aériens, rien ne nous empêche de poser cette hypothèse de « piraterie aérienne ». Beaucoup voient en elle « la piraterie de demain ».

Gardons néanmoins l'espoir, qu'après cette guerre actuelle, les hommes sauront utiliser les moyens techniques et perfectionnés mis à leur disposition, pour seconder le Progrès dans sa marche civilisatrice, moralisatrice et humanitaire.

VU, *le Président de la Thèse :*

A. BLONDEL

VU, *le Doyen de la Faculté :*

P. LOUIS-LUCAS

VU ET PERMIS D'IMPRIMER,

Le Recteur :

G BOUSSAGOL

Dijon, le 21 avril 1942.

ANNEXE

Nous avons jugé bon de reproduire ici le texte du projet établi par le sous-comité du Comité d'experts pour la répression de la piraterie :

« ARTICLE 1. — La piraterie a pour champ d'activité la pleine mer et consiste à commettre, pour son propre compte, des actes de déprédation contre les biens ou des actes de violence contre les personnes. La piraterie ne présuppose pas que les actes ci-dessus visés soient commis dans un but de lucre, mais les actes commis dans un but purement politique ne seront pas considérés comme constituant la piraterie.

« ARTICLE 2. — La piraterie ne présuppose pas que le navire n'a pas le droit d'arborer un pavillon reconnu, mais, en commettant un acte de piraterie, le pirate perd la protection de l'Etat dont le navire porte le pavillon.

« ARTICLE 3. — Seuls les bateaux privés peuvent commettre des actes de piraterie. Lorsqu'un navire de guerre, après s'être révolté, croise pour son propre compte et se livre à des actes visés à l'article 1^{er}, il perd par ce fait, son caractère public.

« ARTICLE 4. — Au cas où pendant une guerre civile, les navires de guerre des insurgés non reconnus comme belligérants, sont considérés par le gouvernement régulier comme pirates, les tierces puissances ne sont pas tenues par là de les traiter comme tels. Doivent être considérés comme pirates les insurgés qui commettent les actes visés

à l'article 1^{er}, à moins que ces actes ne soient inspirés par des motifs purement politiques.

« ARTICLE 5. — Si l'équipage d'un navire a commis un acte de piraterie, tout bâtiment de guerre a le droit de l'arrêter en pleine mer et de s'en rendre maître. A condition de confier le jugement de l'affaire aux autorités compétentes de l'Etat riverain, la poursuite commencée en haute mer pourra être continuée même dans les eaux territoriales dudit Etat; excepté quand celui-ci est en mesure de continuer lui-même la poursuite.

« ARTICLE 6. — Lorsqu'il y a des soupçons de piraterie, tout navire de guerre est autorisé, sous la responsabilité de son commandant, à s'assurer de la qualité véritable du bâtiment dont il s'agit. Si, après examen, il est démontré que les soupçons n'étaient pas fondés, le capitaine du navire suspecté aura droit à réparation ou indemnité suivant les cas. Si, au cas contraire, les soupçons de piraterie sont confirmés, le commandant du bâtiment de guerre pourra, ou procéder au jugement des pirates si l'arrestation a eu lieu en pleine mer, ou livrer les inculpés aux autorités compétentes.

« ARTICLE 7. — La juridiction en matière de piraterie appartient à l'Etat du navire capteur, sauf :

« a) dans le cas de la poursuite prévu à l'article 5, paragraphe 2

« b) dans le cas où la législation intérieure ou une convention internationale en déciderait autrement.

« ARTICLE 8. — Les suites de la capture, telles que la validité de la prise, le droit de reprise des propriétaires légitimes, la récompense des capteurs, sont régies par les lois de l'Etat auquel revient la juridiction. »

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES CONSULTÉS

Annuaire de la S.D.N.

Annuaire de l'Institut de droit international.

BATBIE P. — *De la répression du faux-monnayage* (Toulouse 1936).

BLUNTSCHLI. — *Le Droit international codifié* (1886).

BOISSEL LOUIS. — *La Course maritime* (1904).

BONFILS et FAUCHILLE. — *Traité de Droit international public* (1921-26, 4 volumes).

BRONGNIART HENRY. — *Les Corsaires et la guerre maritime* (Paris 1904).

BYNKERSHOECK. — *Quaestiones juris publici.*

CUQ E. — *Loi contre la piraterie.*

DALLOZ. — *Répertoire de législation.*

DESPAGNET et DE BOECK. — *Cours de Droit international public* (1910).

DONNEDIEU DE VABRES. — *Introduction à l'étude du droit pénal international* (Sirey 1922).

— *Le système de la répression universelle.*

— *Les Principes modernes du droit pénal international* (1928).

FAUCHILLE. — *Traité de Droit international public* (1926, 3 volumes).

FRANGULIS. — *Dictionnaire diplomatique.*

GIDEL Gilbert. — *Le Droit international public de la mer* (3 tomes, 1932),

- GOSSE Philippe. — *Histoire de la piraterie*.
- HEFFTER. — *Droit international de l'Europe* (1883).
- JEANNEL. — *La piraterie* (Paris, 1903).
- KENNY. — *Esquisse du Droit criminel anglais* (1921).
- LA MACHE Charles. — *La Guerre de course dans le passé, le présent, l'avenir* (1901).
- LA PRADELLE (A. DE GEOUFFRE DE). — *La mer* (1933-34).
- LA RONSIÈRE (Charles de). — *Histoire de notre marine*.
- LEDEBOER L.-V. — *La recousse sur les pirates* (Bibliotheca Visseriana, Tome XXIV, n° IX, 1931).
- LE FUR et CHKLAVER. — *Recueils de textes* (Dalloz, 1928).
- LE GOFF Marcel. — *Traité théorique et pratique de droit aérien* (1934-1939).
- MAS-LATRIE (de). — *L'Office de la piraterie à Gênes au Moyen âge*.
- MATSUDA M. — *Rapport sur la piraterie au Comité d'experts pour la codification progressive du Droit international*.
- ORTOLAN T. — *Règles internationales de la diplomatie de la mer* (2 volumes, 1864).
- PELLA Vespasien. — *La coopération des Etats dans la lutte contre le faux-monnayage* (Paris, 1927).
- *Répression de la piraterie* (1928).
- PERELS. — *Droit maritime international*.
- Recueils de Cours, Académie de Droit International* (66 volumes) :
- Cesary BEREZOWSKI. — *Répression de la piraterie lors de la guerre civile espagnole de 1936*.
- M. BOURQUIN. — *Règles générales du droit de la paix*.
- CYBICHOWSKI Sigismond. — *La Compétence des tribunaux à raison d'infractions commises hors du territoire*.
- E. D. DICKINSON. — *Droit international anglo-américain*.

- DUPUIS Ch. — *Répression universelle du crime de piraterie.*
- FOSTER J. — *Répression de la piraterie.*
- J. W. GARNER. — *Développement du droit international.*
- HOSTIE J. — *Communications et transit.*
- LAUTERPACHT H. — *Règles générales du droit de la paix.*
- DE LEENER. — *Câbles sous-marins. Statut international.*
- A. PEARCE HIGGINS. — *La visite et la capture. Du droit de visite.*
— *Dénationalisation des navires se livrant à la piraterie.*
— *Protection des câbles sous-marins.*
- QUINTILIANO SALDANA. — *La justice pénale internationale.*
- SCELLE G. — *Règles générales du droit de la paix.*
- H. A. SMITH. — *Les navires marchands armés.*
- WEHBERG H. — *Prise à partie des vaisseaux pirates en haute mer.*
— *La guerre civile et le droit international.*
- VICHNIAC. — *La perte de la nationalité comme sanction à l'interdiction de la traite.*
- VITTA C. — *Piraterie et traite.*
- Revue de Droit international et de Législation comparée* (1938).
- Revue de Droit maritime comparé* (Léopold Dor).
- SCELLE G. — *Précis du Droit des Gens* (2 volumes, Sirey, 1932).
- SENLY. — *La piraterie* (Paris, 1902).
- SESTIER. — *La piraterie dans l'antiquité* (1880).
- SIREY. — *Lois annotées* (loi française sur la piraterie, 10 avril 1825).
- STRUPP K. — *Eléments de Droit international public universel européen et américain* (3 volumes, 1930).
- G. R. 16*

TRAMOND Joannin. — *Manuel d'histoire maritime de la France* (1916).

VALIN. — *Commentaires de l'Ordonnance de 1681*.

WHEATON. — *Histoire des progrès du Droit des Gens*.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
HISTORIQUE SUCCINT	11

PREMIÈRE PARTIE

LA PIRATERIE DU DROIT DES GENS

CHAPITRE I. — DÉFINITION DE LA PIRATERIE	29
CHAPITRE II. — ANALYSE DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DE LA PIRATERIE	38
SECTION I. — Premier élément : Elément matériel : La piraterie suppose un navire dont l'équipage ou les passagers commettent des actes de violence illicites	38
SECTION II. — Deuxième élément : Actes de violence commis pour des fins privées dans un esprit de lucre	42
SECTION III. — Troisième élément : Actes commis pour son propre compte, sans aucune autorisation de la part d'un Etat	45
SECTION IV. — Quatrième élément : Existence d'un danger contre le commerce de toutes les nations et contre la sécurité de la circulation	48

SECTION V. — Cinquième élément : Les actes constitutifs de piraterie doivent être accom- plis presque uniquement en haute mer ou dans un lieu se trouvant en dehors de la juridiction exclusive d'un Etat déterminé..	50
CHAPITRE III. — CONSÉQUENCES DE LA PIRATERIE	67
CHAPITRE IV. — LA DÉCOUVERTE DU PIRATE	75
CHAPITRE V. — LA POURSUITE DU PIRATE	78
CHAPITRE VI. — LA SAISIE DU PIRATE	82
CHAPITRE VII. — LE JUGEMENT DU PIRATE	86
CHAPITRE VIII. — LES SUITES DE LA CAPTURE	107
CONCLUSION	114

DEUXIÈME PARTIE

LES EXTENSIONS DE LA NOTION DE PIRATERIE LA PIRATERIE PAR ANALOGIE

INTRODUCTION	119
CHAPITRE I. — PIRATERIE INDIVIDUELLE ET A-POLI- TIQUE	127
SECTION I. — La traite	127
SECTION II. — La destruction des câbles sous-marins	140
SECTION III. — Le manque de papiers de bord	145
SECTION IV. — Le vol d'épaves	147
CHAPITRE II. — PIRATERIE GRÉGAIRE ET META- POLITIQUE	152

TABLE DES MATIÈRES	249
SECTION I. — Le faux-monnayage	152
SECTION II. — Le terrorisme	157
SECTION III. — La mutinerie-rébellion	164
CHAPITRE III. — PIRATERIE COLLECTIVE ET IDÉOLOGIQUE	171
SECTION I. — L'insurrection et la guerre civile	171
SECTION II. — Le crime dans la conduite de la guerre	197
SECTION III. — La course	206
SECTION IV. — L'Etat pirate	222
CONCLUSION	230

LES DIFFÉRENTS PROJETS DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

CONCLUSION GÉNÉRALE	233
ANNEXE	241
BIBLIOGRAPHIE	243
TABLES DES MATIÈRES	247

CAEN
IMPRIMERIE M. CARON & C^{ie}
34, rue Demolombe

